

L'ASSISTANCE EN MER

ÉTUDE THÉORIQUE ET PRATIQUE

PAR

LUCIEN BEIRNAERT
AVOCAT
DOCTEUR EN DROIT

DUNKERQUE
IMPRIMERIE MINET-TRESCA
7, rue des Pierres, 7

1904


VE RI
TAS



à Me Henri ...

Respectueux hommage

[illegible]

13/12/04

L'ASSISTANCE EN MER

ÉTUDE THÉORIQUE ET PRATIQUE

L'ASSISTANCE EN MER

ÉTUDE THÉORIQUE ET PRATIQUE

PAR

LUCIEN BEIRNAERT

AVOCAT

DOCTEUR EN DROIT

DUNKERQUE

IMPRIMERIE MINET-TRESCA

7, rue des Pierres, 7

1904

A MES PARENTS

HOMMAGE DE FILIALE RECONNAISSANCE

BIBLIOGRAPHIE

Abbott. — *A treatise on the law relative to merchant ships and seamen.*

Actes du Congrès international de Droit commercial d'*Anvers* (1885), publiés par les soins du Secrétariat.

Actes du Congrès international de Droit commercial de *Bruxelles* (1888), publiés par les soins du Secrétariat.

(Éditeurs : Ferdinand Larcier, Bruxelles. — Pedone-Lauriel, Paris).

Association Française de Droit Maritime. — Solutions proposées au questionnaire du comité maritime international; Congrès de Paris. (Revue internationale du Droit maritime, XV, page 698).

Autran. — *Code international de l'Abordage, de l'Assistance et du Sauvetage maritimes.*

Autran. — *Questionnaire relatif à un projet de loi uniforme en matière de Sauvetage et d'Assistance maritimes.*

Autran. — *Revue internationnle du droit maritime* (Chevalier-Marescq et Cie, éditeurs, Paris).

Baudry-Lacantinerie et **Wahl.** — *Traité du contrat de louage,* L. II, nos 2094 à 2096 inclus.

Beauchet. — *Lois maritimes scandinaves.*

Beaussant. — *Code maritime.*

Bédarride. — *Du commerce maritime*, L. I.

Benfante. — *Il salvamento e l'assistenza nel Diritto marittimo.*

Benfante. — *Résumé des principes actuellement en vigueur sur le Sauvetage et l'Assistance dans la législation et la jurisprudence des différents pays* (Revue internationale du Droit maritime, V, p. 564).

Berlinghieri. — *Assistance, Sauvetage et Obligation de secours, Rapport pour le Congrès de Paris.*

Bontoux. — *Traduction du Code Maritime Suédois* (Revue internationale du droit maritime, VII, p. 221, 505, 712 ; VIII, p. 190).

Boselli. — *Le droit maritime en Italie.*

Burchard. — *Bergung und Hülfeleistung in Seenoth.*

Caumont. — *Dictionnaire de Droit maritime.*

Caveri et **Cogliolo.** — *Règles uniformes sur l'Assistance maritime et le Sauvetage. Rapport pour le Congrès de Paris.*

Clunet. — *Journal du Droit international privé et de la jurisprudence comparée* (Marchal et Billard, éditeurs, Paris).

Code maritime suédois. — Traduction française éditée à Stockholm (1892).

Cogliolo. — *Traité de l'administration des affaires des autres.*

Conférence de Droit maritime de Paris (1900). — Compte-rendu par M. Marais (Revue internationale du droit maritime, XVI, p. 276).

Conférence de Hambourg (1903). — Compte-rendu par M. Fromageot (Revue internationale du droit maritime, XVIII, p. 238). — Compte-rendu (J. de droit international privé, 1903, p. 560).

Congrès d'Anvers. — Compte-rendu par M. Lyon-Caen (Journal de droit international privé, 1885, p. 593).

Congrès de Bruxelles. — Compte-rendu par M. Lyon-Caen (Journal de droit international privé, 1888, p. 887).

Congrès de Copenhague (1902). — Compte-rendu publié par les soins de l'Association internationale de la Marine. — Rapports, communications et débats (Lahure, éditeur, Paris).

Congrès de Gênes (1892). — Compte-rendu (Revue internationale du droit maritime, VII, p. 383 ; Journal de droit international privé, 1893, p. 79).

Congrès juridique de Lisbonne (1889). — Compte-rendu (Revue de droit et de législation comparée, 1889, p. 253).

Compte-rendu de la conférence de Paris, publié par les soins du Secrétariat. Rapports préliminaires. Compte-rendu des débats. Résolutions (J.-E. Buschmann, éditeur, Anvers).

Cresp et **Laurin.** — *Cours de droit maritime,* L. I.

De Courcy. — *Questions de droit maritime,* L. III.

De Monicault. — *Assistance maritime* (compte-rendu du Congrès de Copenhague, p. 607).

De Rossi. — *Relazione alla prossima Conferenza marittima di Parigi* (Compte-rendu de la Conférence de Paris, p. 82).

Desjardins. — *Traité de droit commercial maritime*, L. II.

De Valroger. — *Droit maritime.*

Dufour. — *Droit maritime, commentaire théorique et pratique du Livre II du Code de commerce.*

Fromageot. — *Contre-projet de Loi uniforme sur l'Assistance et le Sauvetage maritimes* (Rev. intern. du droit marit., XV).

Fromageot. — *Traduction du Merchant Shipping Act de 1894.*

Govare. — *Avant-projet de Loi uniforme en matière de Sauvetage et d'Assistance maritimes* (Bulletin 8 du Congrès de Paris).

Guerrand. — *Recueil de Jurisprudence commerciale et maritime du Havre.*

Hennebicq. — *Protection des Naufragés* (Mouvement maritime du 18 octobre 1903).

Hœchster et **Sacré.** — *Manuel de Droit maritime français et étranger.*

Kennedy. — *A treatise on the law of civil salvage.*

Jacobs. — *Le Droit maritime belge,* commentaire de la loi du 21 août 1879.

Jacobs. — *Avant-projet de loi internationale relative au commerce maritime* (Rev. Intern. du Droit marit., I, p. 661).

Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille.

Jurisprudence commerciale et maritime de Nantes.

Jurisprudence du port d'Anvers.

Lebeau et **Kérespert.** — *Code des naufrages et épaves maritimes.*

Legeay. — *Assistance et Sauvetage en matière maritime.* Thèse, Paris, 1893.

Lyon-Caen. — *Etudes de droit international privé maritime* (J. de droit int. privé, 1877 et 1882).

Lyon-Caen. — *Jurisprudence maritime* (Revue critique de législation et de jurisprudence).

Lyon-Caen. — *Projet de réglement international des Conflits de Lois en matière de Droit maritime, et Rapport.* — Session de l'Institut de Droit international privé, Bruxelles, 1885 (Annuaire de l'Institut de Droit international, 1885-1886, p. 124-126).

Lyon-Caen et **Renault**. — *Traité de Droit commercial*, L. VI.

Macachlan. — *A treatise of the law relative to merchant shipping.*

Marais. — *Assistance par le propriétaire* (Rev. intern. du Droit marit., XV, p. 841).

Marsden. — *A treatise of the law of collisions at sea.*

Martin (Docteur). — *Observations sur un projet de loi uniforme en matière de Sauvetage et d'Assistance maritimes.* — Rapport pour le Congrès de Paris (Revue intern. du Droit marit., XV, p. 550).

Moniteur maritime industriel et commercial.

Morel-Spiers. — *Observations sur un projet de loi uniforme en matière de Sauvetage et d'Assistance.* — Rapport pour le Congrès de Paris (Revue intern. du Droit marit., XV, p. 535).

Mouvement maritime (Anvers).

Nouveau et **Boutoux**. — *Traduction du Code maritime Russe* (Rev. intern. du Droit marit., X, p. 375, 519, 688 et 812).

Ouwercx. — *Traduction du Code de Commerce portugais* (Rev. intern. du Droit marit., V, p. 595 et VI, p. 370, 629 et 719).

Pandectes françaises. — *Au mot : Assistance maritime.*

Pandectes belges. — *Au mot : Assistance maritime.*

Pappenheim. — *Rettung von Menschenleben in seenoth* (publié dans le Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht).

Perels. — *Manuel de Droit maritime international,* traduit de l'allemand par Arendt.

É. Picard. — *Traité de l'Assistance maritime sous l'empire des lois belges.*

Picard et **Bonnevie.** — *Droit maritime. — De l'Abordage, de l'Assistance et du Sauvetage. — Des fins de non-recevoir. — Etudes préliminaires et documents.*

Piaggio (Commandeur). — *Substitution d'accords privés entre armateurs aux législations maritimes contradictoires en matière d'Assistance et de Sauvetage* (Compte rendu du Congrès de Copenhague, p. 634).

Prudhomme. — *Traduction du Code de Commerce argentin.*

— *Traduction du Code de commerce espagnol.*

— *Traduction du code de la Marine marchande italien.*

Rossel. — *Sauvetage et Assistance maritimes en Droit international privé.* Thèse, Caen, 1894.

Ruben de Couder. — *Dictionnaire de Droit commercial, industriel et maritime. — Supplément au dictionnaire.*

Sainctelette. — *Fragments d'une étude sur l'Assistance maritime.*

Tchernow. — *Traduction du Code de commerce russe.*

Toussaint. — *Code des armateurs et des capitaines de navire.*

Tripels. — *Traduction du Code néerlandais* (Revue intern. du Droit marit., VIII, p. 231, 501, 637, 729, IX, p. 111).

Tronche-Macaire. — *Sauvetage et Assistance maritimes.* Thèse, Paris, 1892.

Valéry. — *Contrats par correspondance.*

Valin. — *Commentaire de l'Ordonnance de 1681.*

Vermond. — *Manuel de Droit maritime.*

Vincent et Pénaud. — *Dictionnaire de Droit international privé.*

Wagner. — *Seerecht.*

ABREVIATIONS

Autran, V, 526. — Revue internationale du Droit maritime, 5e année, page 526.

Autran : code. — Autran, code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes.

Belg. jud. — Belgique judiciaire.

D. — Dalloz périodique.

Clunet. — Journal de Droit international privé.

J. A. — Jurisprudence du Port d'Anvers.

J. des trib. b. — Journal des tribunaux belges.

J. H. — Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre.

J. M. — Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille.

J. N. — Jurisprudence commerciale et maritime de Nantes.

P. — Journal du Palais.

Pand. fr. — Pandectes françaises.

Pand. b. — Pandectes belges.

Pas. b. — Pasicrisie belge.

S. — Sirey périodique.

INTRODUCTION

La législation de l'Assistance en mer, c'est-à-dire le règlement juridique des rapports qui s'établissent entre l'assistant et l'assisté du fait d'un secours maritime, est de conception moderne. Je ne veux naturellement pas par là revendiquer pour les contemporains le monopole du dévouement ; on s'est toujours secouru depuis que la navigation existe, car la fraternité humaine est de toute époque. Cela ne veut pas dire non plus qu'autrefois l'Assistance n'ait jamais donné lieu à des règlements pécuniaires soit amiables, soit judiciaires; il serait possible certainement de découvrir d'anciennes décisions de ce genre. Mais ce n'ont pu être que des décisions isolées et l'on ne découvre pas trace dans les auteurs antérieurs au Code maritime d'une jurisprudence fixe et suivie sur ce point. Seuls les Rôles d'Oléron, chez nous, ont établi une réglementation rudimentaire de l'Assistance. Le Code maritime l'a ignorée, et cet oubli peut s'expliquer à la rigueur. Antérieurement au XIXe siècle la navigation à voiles, la seule connue à cette époque, était loin d'avoir l'importance et le développement qu'atteint la navigation moderne. Les échanges commerciaux entre nations étaient plus rares ; moins grand aussi le besoin d'amener de loin les matières premières que réclame aujourd'hui une industrie

perfectionnée et en pleine activité. La concurrence, aujourd'hui cause importante de sinistres par les luttes de vitesse qu'elle provoque, n'existait pas ou peu. Il faut supprimer encore les causes d'accidents qui résultent de la navigation à vapeur. L'on conçoit, dans ces conditions, que les sinistres maritimes fussent moins fréquents, les occasions de se porter secours plus rares et que, par suite, le besoin d'une réglementation de l'assistance ne se soit pas imposé à l'esprit des anciens législateurs.

C'est sur le sauvetage maritime qu'a été attirée leur attention. Les naufrages sur les côtes étaient anciennement une véritable aubaine pour les populations maritimes, les épaves étant tout profit pour elles. Ces pirates des côtes poussaient le vandalisme jusqu'à provoquer les sinistres. Un navire, attiré par de faux signaux, venait-il à se briser sur un rivage, celui-ci présentait, d'après la forte expression de M. de Courcy, (La Bretagne contemporaine), « la triste ressemblance de ces champs de mort où se précipitent après la bataille les animaux carnassiers ». Dans les temps les plus reculés ce banditisme devait être général ; un loi même des Rhodiens, antérieure de dix siècles à l'ère chrétienne, reconnaissait le droit de s'emparer de tout ce qui appartenait aux naufragés. Plus près de nous cette atroce coutume s'est conservée longtemps, jusqu'au milieu du XIXe siècle, sur certaines côtes, celles de Bretagne spécialement. On cite : la péninsule du Pontusval « terre des païens » ; l'île de Sercq (près Jersey), « isle des forbans, des larrons, des brigands, des meurtriers et assassins », comme la qualifie Rabelais (Pantagruel) ; et surtout l'île de Sein. Assez récemment encore, un grand nombre de navires se sont perdus entre

Sunderland et Tynemouth, en Angleterre, sur des rochers où l'on avait vu briller de faux feux. Au temps de la féodalité les grands vassaux dont les domaines étaient contigus à la mer s'arrogèrent, de par le « droit de bris », la propriété des épaves, les considérant comme objets sans maîtres, appartenant non pas au premier occupant, mais au seigneur du lieu. Un vieil écrivain, Cleirac, auteur des « Us et coutumes de la mer », qualifiait ce droit de « danger maritime civil », autant à craindre pour les navigateurs que les « dangers maritimes naturels » (1).

De tels abus devaient être réprimés ; ils constituaient un danger public d'un caractère trop criminel. Les empereurs romains corrigèrent la loi de Rhode ; des Conciles lancèrent des anathèmes contre les naufrageurs. Un article des jugements d'Oléron punit, avec la sauvage énergie du temps, les attentats contre la vie des naufragés : « les coupables seront mis en mer et plongés tant ils soient à demi morts, et puis les retirer dehors et les lapider ou les assommer comme on ferait des loups ou des chiens enragés ». Si le coupable est le seigneur du lieu, « il doit être lié au milieu de sa maison et puis on doit mettre le feu aux quatre cornières de sa maison, et faire tout brûler et les pierres de sa maison jetées à terre, et là, faire place publique et le marché pour vendre les pourceaux perpétuellement ». Par contre ils ordonnent de rémunérer « les saulveurs selon Dieu et raison et conscience et leur estat et selon que justice

(1) Il paraitrait que les seigneurs des îles normandes (appartenant à l'Angleterre) auraient encore quelques restes de ce droit de bris et naufrage. (Elisée Reclus. *Géographie universelle,* t. II, p. 649, éd. de 1877).

ordonnera ». Cette disposition prévoit certainement l'assistance aussi bien que le sauvetage. Les Rôles déclarent même non obligatoire la promesse faite par des sinistrés en cas de péril, règle qui est consacrée de nos jours : « et si ainsi estoit que le mestre et les marchantz promeissent as giens qui lor aident à sauver lesdits biens et la neef la tierce partie ou la moitié de la neef et les dictes darrées qui pourroient estre saufvées..., la justice du pays doit bien garder quelle peine et quel labour ils auroient mis à les saufver, et selon cette peine, non contrestant la promesse..., les guerdonner » (Desjardins, t. I[er], n° 92). Une ordonnance du roi d'Aragon, de 1298, pose la première base de l'obligation d'assistance en édictant aux marins de Barcelone et autres ports de ses Etats : « de s'aimer les uns les autres, en quelques lieux qu'ils fussent, de se protéger et soutenir tant en ce qui concerne les personnes que les biens ».

La distinction de l'assistance et du sauvetage apparaît implicitement dans un Traité de paix et de commerce conclu en 1495 entre Henri VII, roi d'Angleterre, et Philippe, duc de Bourgogne, reproduisant sur ce point un édit d'Henri II d'Angleterre, duc de Normandie et d'Aquitaine. Ces dispositions portent que le droit de bris ne peut être exercé sur un navire naufragé dont un homme s'est échappé vivant et a gagné la terre (sans doute pour demander du secours), ou sur lequel se trouvent des personnes ou des animaux vivants, tels que des hommes, femmes, enfants, chat, chien ou coq : « licet in ipsâ navi non remaneatur mulier, puer, càttus, canis vel gallus vivens (Valin, t. II, p. 584). Il s'agit encore d'assistance dans la constitution « Cum nobis » de Pie V (1566). « Ce pontife, après avoir déploré les trop nom-

breuses avaries et spoliations auxquelles sont exposés les malheureux qui naviguent sur les côtes de l'Empire romain, après avoir lancé les foudres de l'excommunication et infligé une amende sévère à quiconque aura rejeté les naufragés du rivage ou se sera emparé des choses qui leur appartiennent, ordonne qu'il soit porté secours à leur personne et à leurs biens. Parlant d'abord comme Pontife, il ouvre en faveur de qui court au secours des naufragés le trésor des indulgences, en lui accordant dix ans et dix quarantaines. Parlant ensuite comme souverain des États du Saint-Siège, il enjoint clairement et formellement aux marins, aux pêcheurs, et même aux simples habitants des ports, côtes et parages de son domaine de venir en aide aux navires qui sont en péril, sous peine de payer « tanti quanti bona naufragata valuerint et quæ ob defectum adjutoris amittentur », (la valeur des objets perdus par suite du défaut d'assistance), et avec récompense, pour qui porte secours, à déterminer par jugement des consuls locaux » (Benfante dans Autran, V, p. 565).

En France, depuis les Rôles d'Oléron jusqu'à nos jours, les législateurs ne s'occupent pas de l'assistance. Les rois s'efforcent uniquement d'abolir le droit de bris, sans y parvenir complètement, du reste ; comme le dit Valin : « le mal était trop invétéré pour que la sagesse et la vigilance des législateurs eussent le pouvoir d'y remédier ». Le plus grand événement législatif de la royauté est l'Ordonnance sur la Marine, de 1681, œuvre de Louis XIV et de Colbert, qui, dans le titre IX, traite la question des *naufrages*. « Déclarons, dit l'article 1er, que nous avons mis et mettons sous notre protection et sauvegarde les vaisseaux, leur

équipage et chargement qui auront été jetés par la tempête sur les côtes de notre royaume, ou qui, autrement, y auront échoué, et généralement tout ce qui sera échappé du naufrage ». Elle recommande comme un devoir le secours aux personnes en danger de faire naufrage, sans aucune exception, qu'il s'agisse même d'ennemis ou de pirates. Viennent ensuite une énumération de mesures propres à assurer la conservation des objets naufragés, et la fixation du montant de la récompense accordée au sauveteur, récompense qui varie selon que le sauvetage s'est produit sur les côtes ou en pleine mer. Dans le premier cas les sauveteurs obtiennent, outre le remboursement de leurs frais, une rémunération proportionnée au service rendu ; dans le second il leur est attribué un tiers de la valeur des objets sauvés, les deux autres tiers revenant au Roi et à l'Amiral (aujourd'hui à la caisse des Invalides de la Marine).

Cette Ordonnance, pourtant très minutieuse et très complète sur bien des points, ne s'explique pas sur la question importante qui nous intéresse. Elle s'occupe bien de ceux qui ont contribué à sauver des choses naufragées, mais oublie ceux qui ont travaillé à prévenir le naufrage. Cet oubli n'a pas été corrigé depuis, même par le code de commerce, et l'Ordonnance de 1681 est restée, avec quelques modifications, notre seul Code relatif au secours maritime, bien incomplet, comme on le voit.

La question de l'assistance est cependant d'un intérêt considérable. S'il est bon de pallier aux conséquences des sinistres, il est préférable encore de les prévenir Avec le développement qu'a atteint la navigation au XIXe siècle, le secours préventif est devenu de jour en jour

plus nécessaire. Le nombre des navires à flot, leur tonnage, leur vitesse vont toujours croissant; on n'a plus le temps d'être prudent, car il faut aller vite, à cause de la concurrence. Alors augmente le nombre des sinistres. On lance sur les routes maritimes des capitaux par millions pour une seule entreprise; certains cargo-boats embarquent des centaines d'existences. Les conséquences des sinistres deviennent alors terribles; mais le secours par contre est plus facile et plus fréquent. Le bâtiment à vapeur est devenu le véritable instrument de salut du navire en détresse; il rend l'assistance plus prompte et moins dangereuse. Sur les grandes routes maritimes sillonnées de navires, les sinistrés peuvent toujours avoir l'espoir d'être aidés, et de fait il est rare que les marins manquent à ce devoir de secours. Il en résulte, entre assistants et assistés, la création fréquente de rapports dont le législateur ne peut se désintéresser. On dit souvent, au premier abord, que cela paraît inconciliable avec l'idée de dévouement, facteur de l'assistance. L'on comprend que l'assistant, ayant fait des dépenses pour sauver un navire, en soit remboursé par l'assisté; les principes du droit commun suffisent à expliquer ce droit. Mais comment justifier l'allocation d'une rémunération pour le service rendu, admise, à défaut de loi, par la jurisprudence? On parle de l'intérêt général de la navigation: elle exige que l'assistance, si précieuse, soit stimulée par l'intérêt. On invoque la question de justice: l'assistant doit recevoir compensation des dangers qu'il a courus. Ces motifs d'ordre moral sont très puissants, mais non juridiques, et à défaut de textes formels, me paraissent insuffisants. On peut donner exactement les mêmes raisons en faveur de la

rémunération pour secours aux personnes, et pourtant celui-ci est gratuit. Il y a autre chose que des raisons morales pour justifier la rémunération d'assistance; c'est en droit qu'on doit l'expliquer, puisque l'on place l'assistance sur le terrain juridique. Laissant de côté le dévouement, qui n'est que la cause déterminante du secours et qui n'importe que peu au juriste, il apparaît nettement qu'au fond, secourir un navire, c'est faire un effort, c'est employer des matériaux, du temps, c'est produire un résultat appréciable en argent. Il y a là une opération analogue au louage d'ouvrage, si même ce n'est pas un louage d'ouvrage. Tout code civil prévoit des rapports de ce genre, et sans invoquer des raisons de morale supérieure, reportons-nous à notre code, au chapitre des obligations, pour justifier la rémunération d'assistance.

En réalité notre jurisprudence de l'assistance, presqu'uniquement inspirée par des motifs d'équité et de pratique s'accorde très souvent avec le code. Mais il lui manque les principes nets nécessaires à son unité. Les appréciations des tribunaux de commerce dépendent trop des circonstances et de la façon dont chacun envisage les intérêts de la navigation; elles sont nécessairement arbitraires. Il en résulte une grande incertitude et une grande variabilité dans les arrêts et cela n'est pas fait pour en rendre l'étude facile. Je m'efforcerai d'en fixer les principes, mais devrai m'écarter quelquefois des règles admises communément et qui, parce qu'elles se basent uniquement sur la pratique, manquent de précision. Je prends pour guide les règles du code civil relatives aux obligations, car à défaut de loi formelle on doit se rapporter aux principes du droit commun.

Unifier la jurisprudence c'est faire bonne besogne ; à ce sujet nous sommes en retard sur les pays étrangers qui, presque tous, ont une législation moderne. Mais unifier dans un pays est insuffisant. Le droit maritime prévoit des rapports juridiques qui, très souvent, s'établissent entre individus de nationalités différentes. Il en résulte des oppositions continuelles de lois dont la diversité entraîne des conflits difficiles à résoudre et de nature à troubler les relations commerciales. La solution de ces conflits est difficile et incertaine, et il est nécessaire d'en supprimer la cause par une unification internationale des lois maritimes. Il s'est établi un grand mouvement en ce sens ; des Congrès et spécialement une Conférence réunie à Paris en 1900, ont jeté les bases d'une entente internationale relative au sauvetage et à l'assistance maritimes. Ces efforts n'ont malheureusement pas encore abouti.

Il est à souhaiter qu'en tête de la nouvelle convention internationale soit inscrite l'obligation de secours aux personnes qu'ont déjà sanctionnée l'Italie, la Hollande et l'Autriche. Toute la législation ancienne signalée plus haut et une partie des législations modernes (France : Ordonnance de 1681 — Russie, Roumanie, Japon, etc...) l'ont déjà édictée ; mais ces prescriptions, dénuées de sanction, n'ont qu'une valeur morale. Il y a exception pour le cas d'obligation de secours à la suite d'abordage qui, en France (loi du 10 mars 1891) et dans quelques pays (Angleterre, Allemagne, Amérique, etc...) est suivie d'une sanction. L'assistance aux personnes est un devoir de conscience qu'on prétend laisser au libre arbitre des individus. Si les marins font généralement preuve d'un dévouement admirable, on

en a malheureusement vu refuser leur aide à leurs semblables livrés à la mort. Le 30 mai 1896, un capitaine américain exigea une somme considérable pour recueillir l'équipage d'un navire-hôpital de Terre-Neuve, « le Saint-Pierre », qui coulait bas. Sur le refus du capitaine Salaün de se prêter à ce honteux marchandage, il voulut se retirer; il fallut la menace du revolver pour l'obliger à accomplir ce devoir moral. Sur les bancs de Terre-Neuve il se passe continuellement des faits de ce genre. Il y a quelques années, le paquebot « La Touraine », après avoir éventré la goëlette « le Sully », continua sa route sans rien tenter pour secourir l'équipage. La vie de quelques pêcheurs ne valait pas une perte de temps! C'est monstrueux ces faits-là, et pourtant l'on ne peut rien contre les misérables qui s'en rendent coupables; ce crime est impuni. La conscience humaine proteste, mais l'intérêt et l'argent l'emportent: au Congrès de Paris, les voix anglo-saxonnes ont entrainé un vote excluant l'obligation d'assistance. Mais le dernier mot n'est pas dit.

PREMIÈRE PARTIE

LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE ACTUELLES

TITRE PREMIER
L'ASSISTANCE EN FRANCE

Chapitre premier
Définition et conditions de l'assistance.

Section I
Définition et caractères de l'assistance.

L'assistance en mer est le secours porté par un navire à un autre bâtiment en péril dans le but de le soustraire à un danger de perte immédiate ou future.

Elle se manifeste sous des formes nombreuses, mais consiste généralement en un remorquage ou un renflouement. Citons parmi les autres cas moins fréquents : le fait

par un capitaine d'avoir porté aux autorités d'un port une lettre d'un capitaine sinistré demandant des secours (1), le fait d'avoir laissé attacher à son navire un autre bâtiment en danger (2), l'extinction d'un incendie (3), le fait d'être resté toute une nuit en surveillance près d'un navire échoué (4), le convoyage d'un navire en péril (5), l'acte d'un bateau de pêche s'embossant à un steamer ayant perdu son gouvernail (6).

L'assistance ne suppose pas nécessairement deux navires en présence ; elle peut être prêtée par des personnes. Ainsi ont été considérés comme assistance : le fait d'avoir brisé des glaces dans un fleuve pour dégager un navire (7), celui d'un ouvrier sauvant d'un péril imminent, dans un port, un bateau et sa cargaison (8) ; l'aide donnée par des marins de l'Etat au sauveteur d'un navire abandonné (9) ; l'acte d'un matelot refusant de quitter un navire en péril, en empêchant ainsi l'abandon (10) ; le fait par le second d'un navire d'avoir

(1) Havre, 10 mai 1869 (J. H. 1869, 1, 122).

(2) Anvers, 30 novembre 1864 (J. A. 1864, 1, 320).

(3) Cour de district de Rhode-Island, 3 juin 1902 (AUTRAN, XVIII, p. 233). Hambourg, 21 décembre 1900 (D. 1902, 2, 443).

(4) Cour de passage de Liverpool, 12 novembre 1890 (AUTRAN, VI, 465).

(5) Havre, 20 septembre 1889 et Rouen, 11 avril 1900 (D. 1901, 2, 225 ; AUTRAN, XV, p. 89 et t. XVI, p. 17).

(6) Anvers, 12 février 1868 (J. A. 1868, 1. 64).

(7) Bruxelles, 1er mai 1882 (J. des Trib. Belges, 1883, 367).

(8) Anvers, 12 janvier 1878 (J. A. 1878, 1, 349).

(9) Nantes, 23 août 1882 ; Cour de Rennes, 17 avril 1883 ; Cass. Req., 6 mai 1884 (S. 1884, 1, 337 ; P. 1884, 1, 823).

(10) Marseille, 10 juin 1902 (AUTRAN, 1901-02, p. 762 ; J. M. 1902, 1, 313), confirmé par Cour d'Aix, 12 février 1903 (J. M. 1903, 1, 248).

pris la direction d'un bâtiment privé d'officiers (1) ; le service rendu par un plongeur ayant aveuglé une voie d'eau (2).

En somme, les cas d'assistance peuvent affecter des formes multiples et sont aussi variés que les fortunes de mer. Il est impossible de leur donner une classification quelconque et c'est aux Tribunaux de qualifier les faits qui leur sont soumis.

Du moins est-il possible de dégager de tous ces cas deux caractères essentiels propres à l'assistance et qui la distinguent des autres formes de l'aide maritime, c'est-à-dire du sauvetage et du remorquage. Il faut :

1° Que le navire assisté soit en péril ;

2° Qu'il n'ait pas été abandonné de son équipage.

3° Que l'assistance ait produit un résultat utile (condition exigée aussi dans le sauvetage et le remorquage).

On y ajoute souvent deux autres conditions. Il faut, dit-on, que l'assistance ne soit pas imposée au navire en péril et que le service n'ait pas été obligatoire pour l'assistant, en raison des rapports le liant au navire. Mais ce ne sont pas là des conditions distinctives de l'assistance, en ce sens que l'assistance se conçoit parfaitement sans elles. Pour des raisons indépendantes du fait même de l'assistance, leur absence entraîne le refus de la rémunération, mais il pourrait très bien en être autrement. Au contraire, il ne peut avoir assistance s'il n'y a pas péril ou s'il y a abandon.

(1) Havre, 17 juillet 1872 (J. H. 1872, 1. 165).
(2) Trib. sup. hanséatique, 11 mars 1889 (AUTRAN, V, p. 680).

Dans un cas particulier, celui d'une assistance par un remorqueur, navire spécialement affecté à la traction des bâtiments, j'estime qu'en raison de ce rôle spécial, il y a lieu d'ajouter deux conditions supplémentaires : le remorqueur doit avoir couru des risques en secourant un navire en détresse ou doit avoir rendu un service ne rentrant pas dans le cadre de ses services ordinaires.

1re *condition :* PÉRIL. — Le péril en mer offre des aspects multiples, et, sous quelque forme qu'il se présente, peut donner lieu à une assistance ; les cas cités plus haut en donnent une idée. Tout fait ou toute circonstancce quelconque mettant en danger de perte le navire et sa cargaison est un péril. Il n'est pas nécessaire que ce danger ait un caractère d'imminence et de gravité tel, qu'à moins que n'intervienne un sauveteur la perte soit certaine. Il suffit qu'il y ait des risques de perte, ce qui implique la possibilité pour le navire d'y échapper, mais implique aussi l'idée d'aléa. Donc le péril de mer, pour qu'il donne lieu à l'assistance, consiste en un danger réel et certain, entraînant soit une certitude soit une possibilité de perte. Nous reviendrons plus loin, quand nous étudierons la différence du remorquage et de l'assistance, sur cette idée avec exemples à l'appui.

2e *condition :* ABANDON DU NAVIRE. — Nous touchons ici à la distinction du sauvetage et de l'assistance.

3e *condition :* RÉSULTAT UTILE. — Il n'y a assistance, au sens légal du mot, qu'autant que le secours a été couronné de succès, que le navire a été mis en sûreté d'une manière quelconque. Il n'est pas nécessaire que le but qu'on s'est

proposé au début des opérations soit complètement atteint ; il suffit qu'elles aient amené un résultat utile quelconque. Nous reviendrons sur cette question dans le paragraphe relatif aux droits de l'assistant.

SECTION II.

Différence entre l'assistance et le sauvetage.

Le sauvetage a sa législation.

L'ordonnance de 1681 (L. IV, t. IX, art. 27) règle le sauvetage d'effets naufragés (1) trouvés en pleine mer ou tirés de son fond. Elle attribue aux sauveteurs de ces effets le tiers de la valeur du navire et des marchandises sauvées. Il faut trois conditions pour cela :

1° Le navire doit avoir été trouvé en pleine mer ;

2° Il doit avoir été complètement abandonné ;

3° L'inventeur doit l'avoir réellement sauvé en l'amenant en sûreté, soit dans une rade, soit dans un port (2).

Un deuxième cas de sauvetage est prévu par la même ordonnance, par les arrêtés des 27 Thermidor an VII et

(1) Les auteurs et la jurisprudence ont toujours compris les navires dans ce terme ; il en est cependant qui critiquent cette assimilation.

(2) DESJARDINS. *Droit Maritime*, tome I, n° 95. — DUFOUR. *Droit Maritime*. — BEAUSSANT. *Code Maritime*, t. II, n° 627 et suiv.

27 Floréal, an IX, et l'ordonnance de 1833 (relative au rôle des agents consulaires au cas de sauvetage à la côte) ; c'est le cas de sauvetage d'un navire échoué à la côte. Ce sauvetage ne donne droit pour ceux qui l'ont exécuté, qu'à une indemnité proportionnelle à la peine prise et aux services rendus.

Enfin, des déclarations du 15 juin 1755 et du 20 avril 1841 réglementent le sauvetage des navires naufragés en pleine mer ou à la portée des côtes sans qu'il en reste des vestiges à la surface des eaux. Ces diverses dispositions attribuent à l'inventeur de ces épaves la pleine propriété des objets trouvés, sous réserve d'une légère retenue de deux dixièmes pour l'État et l'administration de la Marine.

Entre ce dernier cas de sauvetage et l'assistance il ne peut naturellement y avoir de confusion. Il importe au contraire de préciser ce qui diffère l'assistance des deux premiers cas de sauvetage.

Sauvetage en pleine mer. — Jusqu'à l'Ordonnance de 1681 aucune distinction n'était faite entre les deux formes de secours (1). Mais, à la suite de la promulgation de cette Ordonnance, l'utilité de cette distinction fut reconnue ; les conséquences juridiques de l'assistance et du sauvetage n'étant pas les mêmes, il était nécessaire d'établir dès leur principe la différence entre ces deux actes (1). L'Ordonnance exigeant la condition d'abandon pour le sauvetage, c'est sur

(1) BENFANTE, *Étude sur l'assistance et le sauvetage* (AUTRAN, 1889-90, p. 566).

cette idée d'abandon que les auteurs et la jurisprudence l'ont établie.

« Pour que le sauveteur puisse réclamer le tiers, dit » M. Desjardins, il faut d'abord qu'il ait, aux termes mêmes » de l'article 27, trouvé le navire naufragé, ce qui implique » que le navire était complètement abandonné de son équi- » page ». Si l'équipage se trouvait encore à bord, le secours qui lui a été donné est une assistance (1), ne donnant droit qu'à une rémunération d'assistance. Le navire n'a, en effet, pas été trouvé, au sens de l'art. 27 de l'ordonnance ; on ne trouve qu'un objet perdu. Or ici, le navire resté sous l'empire de son équipage ne peut être considéré comme une chose « pro derelicta habita », situation que prévoit l'art. 27. Les assistants ne peuvent donc invoquer le bénéfice de cet article (2).

Nous allons essayer de préciser l'idée qu'exprime le mot « abandon », très clair par lui-même, mais d'une application souvent difficile en pratique, et de rechercher un criterium juridique permettant de reconnaître exactement quand il existe ou non.

(1) DESJARDINS, t. II, nº 93-95 ; LYON-CAEN et RENAULT, t. VI, nº 1061 ; DUFOUR, t. I, p. 539, suiv. ; BEAUSSANT, *Code mar.*, t. II, nº 627 ; CAUMONT, *Dict. de Droit marit.*, p. 633 ; LAURIN et CRESP., t. I, p. 293 ; DEMANGEAT, *Étude dans Clunet*, 1885, p. 143 ; DE COURCY, t. III, p. 17, suiv. ; DE VALROGER, *Droit marit.*, t. I, p. 165. — Nantes, 24 juin 1901 (AUTRAN, XVII, p. 750) ; Marseille, 19 mai 1891 et Cour d'Aix, 28 juillet 1891 (J. M. 1891, 1, 247) ; Cass. 6 mai 1884 (CLUNET, 1884, p. 512) ; Cour de Rouen, 4 juillet 1871 (S. 1871, 2, 134) ; Cour d'Aix, 23 mars 1868 (S. 1869, 2, 120, P. 1869. 583) ; Alger, 14 mars 1900 (AUTRAN, XV, p. 627).

(2) DUFOUR et BEAUSSANT précités.

rémunération pour secours aux personnes, et pourtant celui-ci est gratuit. Il y a autre chose que des raisons morales pour justifier la rémunération d'assistance ; c'est en droit qu'on doit l'expliquer, puisque l'on place l'assistance sur le terrain juridique. Laissant de côté le dévouement, qui n'est que la cause déterminante du secours et qui n'importe que peu au juriste, il apparaît nettement qu'au fond, secourir un navire, c'est faire un effort, c'est employer des matériaux, du temps, c'est produire un résultat appréciable en argent. Il y a là une opération analogue au louage d'ouvrage, si même ce n'est pas un louage d'ouvrage. Tout code civil prévoit des rapports de ce genre, et sans invoquer des raisons de morale supérieure, reportons-nous à notre code, au chapitre des obligations, pour justifier la rémunération d'assistance.

En réalité notre jurisprudence de l'assistance, presqu'uniquement inspirée par des motifs d'équité et de pratique s'accorde très souvent avec le code. Mais il lui manque les principes nets nécessaires à son unité. Les appréciations des tribunaux de commerce dépendent trop des circonstances et de la façon dont chacun envisage les intérêts de la navigation ; elles sont nécessairement arbitraires. Il en résulte une grande incertitude et une grande variabilité dans les arrêts et cela n'est pas fait pour en rendre l'étude facile. Je m'efforcerai d'en fixer les principes, mais devrai m'écarter quelquefois des règles admises communément et qui, parce qu'elles se basent uniquement sur la pratique, manquent de précision. Je prends pour guide les règles du code civil relatives aux obligations, car à défaut de loi formelle on doit se rapporter aux principes du droit commun.

Unifier la jurisprudence c'est faire bonne besogne ; à ce sujet nous sommes en retard sur les pays étrangers qui, presque tous, ont une législation moderne. Mais unifier dans un pays est insuffisant. Le droit maritime prévoit des rapports juridiques qui, très souvent, s'établissent entre individus de nationalités différentes. Il en résulte des oppositions continuelles de lois dont la diversité entraîne des conflits difficiles à résoudre et de nature à troubler les relations commerciales. La solution de ces conflits est difficile et incertaine, et il est nécessaire d'en supprimer la cause par une unification internationale des lois maritimes. Il s'est établi un grand mouvement en ce sens ; des Congrès et spécialement une Conférence réunie à Paris en 1900, ont jeté les bases d'une entente internationale relative au sauvetage et à l'assistance maritimes. Ces efforts n'ont malheureusement pas encore abouti.

Il est à souhaiter qu'en tête de la nouvelle convention internationale soit inscrite l'obligation de secours aux personnes qu'ont déjà sanctionnée l'Italie, la Hollande et l'Autriche. Toute la législation ancienne signalée plus haut et une partie des législations modernes (France : Ordonnance de 1681 — Russie, Roumanie, Japon, etc...) l'ont déjà édictée ; mais ces prescriptions, dénuées de sanction, n'ont qu'une valeur morale. Il y a exception pour le cas d'obligation de secours à la suite d'abordage qui, en France (loi du 10 mars 1891) et dans quelques pays (Angleterre, Allemagne, Amérique, etc...) est suivie d'une sanction. L'assistance aux personnes est un devoir de conscience qu'on prétend laisser au libre arbitre des individus. Si les marins font généralement preuve d'un dévouement admirable, on

impossible de parler d'abandon, comme il est impossible de songer à une prise de possession par un sauveteur. J'ajoute, puisque j'admets l'existence d'un contrat dans tous les cas d'assistance, que, du moment que quelqu'un se trouve à bord pour demander ou accepter un secours, ce contrat se forme, excluant toute idée de sauvetage.

Par contre il y a sauvetage quand le ou les survivants ne sont plus en état de faire acte de possession sur le navire, et, par suite, de conclure le contrat nécessaire à sa conservation. Au moment où le sauveteur exerce sa mainmise sur l'épave, personne n'y est plus capaple d'opposer au droit de l'occupant un droit contraire : le navire peut être considéré comme abandonné.

Aussi la jurisprudence assimile-t-elle à un navire naufragé et abandonné le navire à bord duquel se trouvent des cadavres ou des hommes malades incapables de tenter le moindre effort pour sauver le navire et se sauver eux-mêmes. Les cadavres sont choses inertes ; et sur un navire en péril les hommes abattus par la maladie ne peuvent plus se *faire assister*, mais seulement se *laisser sauver*. Ce sont des épaves humaines vouées à une perte inévitable.

Dans de telles conditions on peut dire que la possession du navire est perdue pour son armateur. Un arrêt de la Cour de Rouen du 2 décembre 1840 (1) déclare que « le législateur n'a pu vouloir entendre qu'un navire n'était pas abandonné parce qu'on verrait encore à son bord des cadavres ou des hommes devenus tout à fait incapables de

(1) S. 1841, 2, 38 ; P. 1841, 1, 164. — Même sens : So-og Handelsret (Danemark), (CLUNET, 1888, p. 416).

tenter le moindre effort ou de manifester une volonté, sur le point, en un mot, de rendre le dernier soupir ».

M. Beaussant assimile à l'abandon du navire le cas où un capitaine, dans la précipitation de la fuite, oublie une personne ou des malades à son bord, et le cas où l'abandon de ces personnes est fait « par lâcheté, cruauté ou autrement ». — Ce n'est pas exact ; du moment que ces personnes sont en état de faire des actes de possession matérielle sur le navire, ils possèdent pour le propriétaire dont ils deviennent mandataires en l'absence du capitaine. Un sauvetage reste impossible. La façon dont s'est produit l'abandon des hommes engage la responsabilité du capitaine vis-à-vis de ceux qu'il a lésés, mais ne regarde en rien ceux qui apportent leur secours.

Il est à remarquer que, généralement, dans leurs arrêts, les tribunaux parlent de « rencontre fortuite » à propos de sauvetage, et de « demandes de secours » ou de « signaux » à propos d'assistance, pour bien marquer qu'il y a eu ou non abandon préalable. Ces expressions s'accordent parfaitement avec ce qui vient d'être dit, et font ressortir le défaut ou l'existence de la possession exigés dans l'un ou l'autre cas de secours. Un arrêt de Hambourg du 21 décembre 1900 (D. 1902, 2, 443) expose parfaitement la théorie de l'abandon, et il est nécessaire de le citer car c'est un arrêt de principe. « Le sauvetage, dit-il, suppose l'idée de *découverte* et l'indemnité de sauvetage ne peut être réclamée que par des tiers qui, découvrant un navire abandonné de son équipage à la suite d'un accident de mer, ou dont l'équipage n'est plus le maitre, *prend possession* du navire et le conduit en lieu sûr. Le sauvetage suppose ainsi que le navire est en

quelque sorte une *chose sans maître*, *trouvée* en pleine mer, dont le sauveteur *prend possession* et qu'il conduit en lieu sûr.

Il y a sauvetage, dans le sens de la loi, quand un navire est *abandonné* ou que l'équipage est *impuissant à le diriger, pour cause de maladie, par exemple.* Il y a, au contraire, simple assistance quand *l'équipage est encore à bord du navire, mais est incapable par ses seules forces, de conjurer le danger qui menace le navire* ». Dans le cas de l'arrêt il y avait encore à bord le capitaine, les officiers et une partie de l'équipage. « Cela suffit, ajoute-t-il, pour qu'on puisse dire que, en droit comme en fait, *ils avaient conservé la possession et la disposition* de leur navire. Peu importe la manière dont les secours leur ont été fournis, *puisqu'à aucun moment cette disposition ne leur a été enlevée et que les sauveteurs n'ont pu se considérer comme ayant pris possession du navire.* Le capitaine n'a jamais cessé d'être le maître du navire, et c'est toujours après l'avoir consulté et d'accord avec lui que les sauveteurs ont pris les mesures commandées par les circonstances (1) ».

L'abandon prévu jusqu'ici est ce qu'on pourrait appeler un abandon définitif, c'est-à-dire sans esprit de retour. Mais il est des cas où un abandon de fait n'est pas considéré comme tel par les tribunaux, parce qu'il n'implique pas la volonté par l'équipage de quitter le navire sans esprit de retour. Il peut n'être que momentané, nécessité par les circonstances. S'il y a danger pour l'équipage à rester à bord d'un navire en flammes ou échoué, le forçant à le quitter

(1) Voir aussi : Cass. 6 mai 1884 (J. H. 1885, 2, 26).

momentanément, mais avec l'intention d'y retourner, le danger une fois conjuré ; que la preuve de cette intention soit établie par diverses circonstances, comme le fait par l'équipage d'être resté en observation près du navire ou d'être allé à la côte voisine chercher du secours et d'avoir travaillé au sauvetage du bâtiment ; les tribunaux décident en ce cas qu'il n'y a pas eu perte de possession et que l'intervention d'un tiers sauveteur n'est qu'une assistance. Il y a eu simplement un arrêt dans la disposition du navire nécessité par une force majeure, mais dont ne peut tirer la preuve d'un abandon définitif. Tout au plus peut-on en référer une simple présomption d'abandon susceptible d'être combattue par la preuve contraire. Dans certains cas la tâche des juges est très délicate, car la question de fait est parfois difficile à résoudre.

Devront-ils se baser uniquement sur l'intention qu'a eue le capitaine en quittant son navire et conclure au sauvetage, s'il a entendu le quitter définitivement, et à l'assistance au cas contraire ? Non, car ce serait restreindre à des cas très rares le sauvetage.

En quittant son navire le capitaine n'entend pour ainsi dire jamais le perdre définitivement ; une fois en sûreté, il fait les démarches nécessaires pour provoquer la recherche de l'épave. Il y est du reste tenu. Le propriétaire, son armateur, n'a pas plus que lui cette intention.

Les juges ne doivent s'attacher qu'au fait matériel, brutal, et se demander, non pas si le capitaine a eu l'intention d'abandonner son navire, mais s'il a abandonné son navire. Ici se place la règle qui résulte des usages des tribunaux :

pour garder la possession du navire, il n'est pas nécessaire de rester à bord, il suffit d'un acte quelconque de mainmise sur le bâtiment, impliquant un esprit de retour ou la volonté d'affirmer sa possession.

Les tribunaux sont très larges dans l'appréciation de ces actes. Ils considèrent ainsi comme actes de possession le fait de l'équipage observant le navire en péril du bord d'un autre bâtiment (1) ou de la côte (2), quittant le navire après l'avoir assuré sur ses ancres dans le but de chercher des secours (3). Ils considèrent donc la possession matérielle du navire comme suffisamment garantie par cette surveillance ou ces démarches. Cette solution est très équitable, car elle écarte pour les naufragés l'alternative de choisir entre la mort probable ou la perspective de subir un sauvetage très coûteux puisqu'il entraîne la perte du tiers de la valeur du navire.

M. Bédarride (4) critique un arrêt de la Cour d'Aix du 7 juillet 1854 rendu en ce sens (5), et déclarant acte d'assistance le secours porté à un navire dont l'équipage s'était réfugié à bord d'un autre bâtiment, mais sans perdre le premier de vue. Il y voit un sauvetage, estimant qu'on ne va pas demander du secours en masse, qu'on n'abandonne

(1) Cour d'Aix, 7 juillet 1854 (P. 1856, 1, 107) ; Havre, 7 août 1883 (J. H. 1883, 1, 230).

(2) Marseille, 12 janvier 1902 (AUTRAN, 1902-1903, p. 548).

(3) Bordeaux, 7 mars 1865 (J. M. 1865, 2, 138) ; Rennes, 30 nov. 1868 (J. H. 1870, 2, 11). — Voir aussi : Aix, 23 mars 1868 (D. 1870, 2, 77) ; Rennes, 17 avril 1883 (D. 1884, 1, 217) ; Bruxelles, 18 janvier 1890 (J. A. 1890, 1, 247) ; Douai, 20 mai 1863 (J. H. 1863, 2, 20).

(4) *Droit comm. mar.*, t. I, n° 38.

(5) Cité plus haut en note.

ainsi un navire que si on le juge irrévocablement perdu, ne pouvant résister le temps nécessaire pour que le secours arrivât, et que la volonté de revenir à bord n'est pas « conciliable avec la certitude d'un désastre prochain ». Il y a donc dans cet abandon en masse un abandon sans esprit de retour.

Il n'est pas exact d'interpréter ainsi l'acte de l'équipage. Se réfugier à bord d'un navire est plutôt une mesure de précaution contre un danger de mort, et le fait de rester sur les lieux du péril implique nettement, contrairement à l'interprétation de M. Bédarride, la volonté soit de retourner à bord si le péril cesse, soit d'affirmer son droit de propriété sur le navire au regard des sauveteurs possibles. Il y a bien dans ce fait soit un esprit de retour, soit une manifestation de possession. Le cas, qu'il prétend analogue à celui-ci, du capitaine qui, rentré au port, fait des démarches pour le sauvetage du navire, est bien différent si ce capitaine se borne à faire à l'Administration de la Marine les déclarations obligatoires en cas de naufrage, car par cela même, il reconnaît que le navire est perdu pour lui : c'est la constatation d'un fait accompli qui est l'abandon (1). Mais s'il ne se rend au port que pour chercher du secours, le cas est, au contraire, analogue au premier, en ce qu'il implique une déclaration de possession : je cherche à sauver ce navire parce qu'il est à moi. Il y a donc ici comme dans le premier cas un cas d'assistance, conformément aux décisions judiciaires, et contrairement à l'opinion de M. Bédarride.

En résumé la question de savoir s'il y a abandon est une question de fait pour les juges. Les arrêts parlent, il est vrai,

(1) Cour d'Aix, 23 mars 1868 (Jurispr. d'Aix, 1868, 169).

d'intention d'abandonner le navire ou d'esprit de retour, ce qui est aussi une intention. La question de savoir ce qu'a voulu faire ou ce qu'entend faire le capitaine s'impose, en effet, à l'esprit des juges, mais ils doivent la déduire du fait matériel de l'abandon et non pas en induire l'abandon, ce qui amènerait, comme je l'ai dit, à restreindre considérablement les cas de sauvetage.

Le sauvetage donne droit à son auteur au tiers de la valeur du navire et de sa cargaison. L'assistance ne donne droit qu'à une indemnité pour les débours et avaries et à une rémunération pour le service rendu, dont le total doit être inférieur à ce tiers. Pourquoi cette différence de traitement entre le sauveteur et l'assistant ?

Elle tient d'abord à la différence juridique même qui existe entre les deux formes de secours. Il est naturel que le sauveteur qui a pris possession d'une épave dont — le mot d'épave lui-même l'indique — la possession est perdue pour son propriétaire, tire de son acte plus de profit que l'assistant qui se trouve, lui, en présence d'une personne pouvant lui opposer un droit de propriété resté entier, *corpore et animo* (1).

(1) On discute la nature du droit du sauveteur. Est-il basé sur l'occupation ? Non, car l'occupation suppose une perte de propriété préalable ; or l'épave n'est pas une chose sans maître. C'est une chose dont le maitre a perdu la possession, mais qu'il a toujours le droit de revendiquer, car le droit français a toujours admis la possibilité de la revendication au cas de perte fortuite. (Aubry et Rau, t. II, § 160, p. 35 ; Planiol, *Droit civil,* 1re éd., t. I, n° 1335 ; Demangeat, dans Clunet, 1885, p. 143). Est-ce par une gestion d'affaires ? Non plus, car outre que l'application de l'idée de gestion d'affaires est douteuse quand il s'agit d'un acte purement matériel comme le sauvetage,

Dufour (1) donne deux autres raisons. La premiere est que « le navire abandonné, resté sans direction et ne pouvant, par suite, trouver le moindre secours dans la manœuvre, est condamné à une perte inévitable et prochaine ». — En cas de non abandon, au contraire, la perte est moins certaine. La deuxième raison est la spontanéité du secours. « Un capitaine rencontre un navire abandonné, flottant au hasard. Il se dévoue pour arracher cette proie à la mer et rendre à son propriétaire cette fortune menacée ». Il est évident qu'il a droit en ce cas à une récompense plus forte que si ses efforts avaient été demandés par les naufragés ou par signaux.

Sauvetage à la côte. — Le naufrage à la côte était autrefois une source de gains pour les habitants du littoral qui se livraient à un pillage effréné des navires et effets naufragés. Sous la féodalité, les grands vassaux dont les domaines étaient contigus à la mer s'arrogaient, de par le « droit de bris », une forte part de ces vols (2).

Après plusieurs tentatives faites à différentes époques pour réprimer ces abus, l'Ordonnance de 1681 (voir liv. IV, titre IX, art. 3-26) supprima le droit de bris et naufrage, et remaniée par l'arrêté du 17 Floréal an IX, (art. 1 et s.)

l'application de ce quasi-contrat est incompatible avec l'idée d'une quotité fixe de rémunération. Il faut simplement voir dans ce droit au tiers du sauveteur un droit réel qui lui est accordé d'autorité par la Loi, dans un but d'intérêt public (la nécessité d'assurer la sûreté des navigateurs que compromet l'existence des épaves).

(1) Dufour, t. I, p. 360.

(2) de Courcy, p. 9.

réglementa le sauvetage des navires échoués à la côte. Elle saisit d'office l'Administration de la Marine de la direction du sauvetage et de tout ce qui concerne le naufrage ; celle-ci ne se retire que si le propriétaire du navire naufragé et les commissionnaires des marchandises se présentent pour régler eux-mêmes les opérations de sauvetage (art. 17 de l'Ordonnance). Ce sauvetage ne donne pas droit, comme le précédent, au tiers de la valeur du navire, mais à une simple indemnité proportionnelle à la peine prise et au service rendu. Cette différence tient peut-être à ce que le sauvetage à la côte expose les auteurs à des dangers moins grands que le sauvetage en pleine mer (1).

Il n'y aurait pas lieu de le mettre en parallèle avec l'assistance, si une jurisprudence fausse ne faisait rentrer dans cette catégorie de sauvetage des cas de sauvetage qui ressortissent bien plutôt de l'article 27 de l'ordonnance de 1681, ce qui pourrait amener à confondre des cas d'assistance d'un navire échoué à la côte avec ceux de sauvetage de navires échoués avec bris.

Les tribunaux, en effet, exigent, pour qu'il y ait lieu à l'application de l'article 27, la condition de pleine mer, et ils entendent par cette expression celle de « hors la vue des côtes » (2) ; si le navire abandonné a été secouru en vue des

(1) Auteurs précités.

(2) Benfante (Autran, V, p. 576) ; Cresp et Laurin, L. t. I, p. 296 ; Marseille, 3 juillet 1857 (J. M., t. XXXV, 1, 195) ; Aix, 26 juillet 1865 (D. 1868, 2, 7) ; Rennes 16 mai 1873 (J. M. 1873, 1, 223) ; Alger, 22 novembre, 1890 (P. 1891, 1, 457 ; D. 1891, 2, 79) ; Journal du Palais, (table complémentaire, 1891-1900, n° 1299) ; Trib. Civil de Tunis, 2 novembre 1888 (Autran, IV, p. 479).

côtes, le sauveteur n'a droit qu'à un salaire égal à la peine prise et au service rendu, et réglé par le commissaire de l'Inscription Maritime (Déclaration du 10 janvier 1770, art. 2 ; Décrets des 9-13 août 1791 ; Dépêche du 27 ventôse an XIII). Or les juges appliquent ce principe même au cas de sauvetage d'un navire à la côte par un navire venant du large.

C'est là une interprétation sûrement inexacte de l'Ordonnance de 1681. En réglementant le sauvetage à la côte elle a entendu supprimer le droit de bris et naufrage, mais dans la mesure seulement où ce droit s'appliquait, c'est-à-dire dans le cas de sauvetage d'un navire échoué ou d'épaves, *sauvetage venant de la côte*. C'est une mesure de police prise dans le but de protéger les propriétaires de navires échoués contre les rapacités des seigneurs et qui doit être interprétée restrictivement. Il est tout à fait gratuit d'y assimiler les sauvetages faits dans les conditions ordinaires de l'article 27, c'est-à-dire *par un navire venant du large*, de marchandises ou d'un bâtiment abandonnés, et cela uniquement parce que l'épave est en vue des côtes. L'assimilation n'est exacte que quand ce sauvetage est fait par ordre de l'Administration et sous sa direction, car c'est ce seul cas qu'ont prévu les décrets précités. L'article 1 du titre IV de l'Ordonnance donne du reste la portée exacte des articles suivants :

« Déclarons que nous avons mis et mettons sous notre protection et sauvegarde les vaisseaux, leur équipage et chargement, qui auront été jetés par la tempête sur les côtes de notre royaume, ou qui autrement y auront échoué, et généralement tout ce qui sera échappé du naufrage ».

Ces derniers mots indiquent bien qu'il s'agit d'un navire perdu, dont les matériaux et le chargement sont éparpillés sur la côte, d'un navire, en un mot, échoué avec bris. Ce mot de bris fait partie de l'intitulé du livre IV, et le décret du 9-13 août 1791 parle encore de « bris et de naufrage donnant lieu au sauvement ». Ce bris consiste en un accident par suite duquel le navire subit une fracture, soit totale, soit dans ses parties essentielles, de manière à être entr'ouvert ou rempli d'eau, sans qu'il disparaisse absolument ou que les débris en soient nécessairement dispersés (mais cela peut se produire) (1). Il entraîne l'innavigabilité et le navire ne forme par suite qu'une masse de matériaux qu'il faut protéger du pillage.

Donc perte du navire par naufrage ou bris, voilà les conditions d'application des articles 3 à 26 et des décrets postérieurs. En dehors de là, les sauvetages par pleine mer ne sont pas prévus par ces articles, mais par l'article 27. Un arrêt de Rennes du 13 février 1900 (2), constatant que l'ordonnance de 1681 n'a pas défini la pleine mer, estime « qu'elle a voulu considérer comme étant en pleine mer tout navire qui ne pouvait recevoir d'assistance du rivage et a été secouru par un navire venant du large ».

Comme il juge que c'est une question de fait, il me semble qu'il eût été préférable de dire, non pas : « tout navire qui ne pouvait recevoir d'assistance du rivage », ce qui me semble être l'erreur de jurisprudence que je viens de

(1) Félix Kérespert, *Code des naufrages et épaves maritimes.*
(2) D. 1901, 2, 21 et Autran 1899-1900, p. 748.

signaler, erreur de principe, mais : « tout navire *qui n'a pas reçu d'assistance* du rivage ».

Les domaines des articles 3 à 26 et 27 étant ainsi délimités, pour savoir quand il s'est produit un cas d'assistance il suffira d'appliquer les principes déjà exposés de l'abandon.

L'article 17 déclare que, au cas où le propriétaire, l'équipage ou les assureurs se présentent eux-mêmes pour opérer les travaux de sauvetage, l'administration de la Marine doit se retirer.

Ces personnes ont besoin d'aide pour mener le sauvetage à bonne fin. Quel est le caractère de cette aide ? Est-ce une assistance ou un sauvetage ? J'estime que c'est une assistance. Il n'y a pas d'abandon, puisque le propriétaire dirige lui-même les travaux, ce qui indique qu'il a gardé la possession des épaves. Par suite les sauveteurs ne peuvent opérer un sauvetage, mais seulement prêter assistance au propriétaire de ces choses. En général le prix du service est fixé d'accord avant les opérations ; on se trouvera, si le propriétaire dirige lui-même les travaux, en présence d'un louage d'ouvrage, et s'il a confié l'opération à une autre personne moyennant un prix fait, en présence d'une entreprise. Si aucun prix n'a été stipulé, c'est le Commissaire de l'Inscription Maritime qui règlera le salaire des sauveteurs, salaire basé sur les risques courus, pour les bateliers, et pour les gens de métier sur le prix ordinaire de leur journée (1).

(1) Valin sur l'article 2 de l'ordonnance de 1861. Déclaration du 10 janvier 1870, article 2 et décrets des 9-13 août 1791.

Cette règle relative au paiement est applicable aussi bien au cas où le sauvetage a été opéré sous la direction du propriétaire du navire qu'à celui où, cette direction a été prise par le Commissaire ; l'Ordonnance et les décrets ne font à ce sujet aucune distinction.

En résumé, au cas d'échouement, quatre situations peuvent se présenter : 1° Il y a bris et le sauvetage est entrepris par l'Administration de la Marine ; c'est un cas de sauvetage à la côte. 2° Il y a bris et le propriétaire entreprend lui-même le sauvetage de son navire : l'aide que lui apportent les tiers est une assistance. Dans ces deux cas les indemnités sont réglées comme il vient d'être indiqué. 3° Il n'y a pas bris et le navire est abandonné ; le bâtiment qui le dégage par mer opère un sauvetage donnant droit au tiers de la valeur du navire. 4° Il n'y a pas bris et le navire n'a pas été abandonné ; le secours qui lui est apporté par mer est une assistance donnant droit a une rémunération fixée, si besoin est, par les tribunaux de Commerce.

Comme on a pu s'en rendre compte, la distinction du sauvetage et de l'assistance est compliquée parce que c'est une question de fait et que les faits maritimes varient à l'infini.

Est-elle très utile ? En Angleterre et au Danemark cette distinction n'existe pas et le même mot englobe les deux modes de secours. Les Congrès de droit maritime en ont déclaré l'inutilité. Il est donc probable qu'une loi internationale la supprimera. Les tribunaux auront, de ce fait, une plus grande latitude dans l'appréciation des cas de secours dont ils auront à connaître et pourront rémunérer parfois plus largement que certains cas de sauvetage des faits

d'assistance qu'ils estimeront plus méritoires. Mais alors même la notion de l'abandon s'imposera toujours, car ils devront en tenir compte pour la fixation de l'indemnité. L'abandon, par suite de l'idée de perte de possession qu'il contient, devra même avoir pour conséquence, comme cela existe en Angleterre, de faire augmenter le taux de l'indemnité.

On peut dire qu'en droit la distinction actuelle, en ce qui concerne l'attribution d'une quote-part de la valeur du navire, n'existera plus, mais qu'en fait elle s'imposera toujours pour apprécier la quotité de l'indemnité de sauvetage.

Section III.

Différence entre l'assistance et le remorquage.

Des diverses formes de l'assistance, la plus usitée est sans contredit le remorquage du navire sinistré par l'assistant jusqu'à l'abri le plus proche. Ce terme de remorquage signifie : traction par un navire d'un autre bâtiment ne se mouvant pas par lui-même. C'est un terme général ; mais, communément, on le restreint au rôle exercé par des bâtiments d'une construction particulière, affectés au service des ports et qu'on appelle remorqueurs. Ces bâtiments facilitent aux navires la navigation en rade et l'entrée des ports. Le remorquage peut se faire à de grandes distances,

spécialement pour les voiliers dont les vents contraires ou l'absence de vent contrarient la marche. Ils appartiennent à des compagnies créées en vue de ce genre de navigation et quelquefois à des particuliers ou aux Chambres de Commerce des ports. Leur intervention donne lieu à un contrat présentant les caractères d'un louage de service, dont les conditions pécuniaires sont librement débattues entre le remorqué et le remorqueur (Le Havre, La Rochelle, La Pallice, etc.), ou sont réglées d'avance suivant un tarif basé sur le tonnage du navire remorqué et la distance parcourue (Dunkerque, Calais, Boulogne, Brest, Caen, Marseille, etc.) (1).

Ce service ainsi compris s'effectue dans des conditions normales. Mais le remorquage, comme il est dit plus haut, peut constituer une assistance, quand il est exercé dans des conditions exceptionnelles, aussi bien par des remorqueurs que par des navires de commerce dont le rôle n'est pas de se livrer à ce genre d'opérations. Aussi faut-il étudier ce mode d'assistance, et dégager des arrêts de jurisprudence ce qui le diffère du remorquage ordinaire (2).

La jurisprudence qualifie en général d'assistance le remorquage d'un navire en péril, effectué dans des circonstances périlleuses par des remorqueurs. Mais elle a employé souvent d'autres qualifications, telles que : remorquage

(1) H. Baut. Thèse, Paris, 1900. *Des droits auxquels sont soumis les navires dans les ports* (p. 286 et suiv.), et : *Annuaire de la Marine de Commerce.*

(2) Nous qualifions ainsi le remorquage dont il est parlé plus haut, exercé en circonstances normales par les remorqueurs.

extraordinaire, ou remorquage périlleux. Ce n'est évidemment qu'une question de terminologie, mais ces termes sont inutiles et ne peuvent que prêter à confusion ; il serait bon de n'employer que le terme d'assistance (1).

Cette réflexion faite, étudions la distinction du remorquage et de l'assistance. Il est nécessaire de la formuler le plus exactement possible, car les propriétaires de remorqueurs émettent trop facilement, souvent, des prétentions à une indemnité d'assistance (2) ; s'il est bon de stimuler le zèle des sauveteurs par la promesse d'une forte rémunération, il est juste aussi de protéger les navigateurs contre les exploitations dont ils sont souvent l'objet.

Pour qu'un remorqueur ait droit à l'indemnité d'assistance, il faut que le navire auquel il prête ses services soit en péril (3). La jurisprudence n'exige que cette condition, qui est du reste la condition fondamentale de l'assistance. « Le remorquage, dit un arrêt de Nantes du 24 juin 1901 (3), ayant pour but de faire échapper le navire remorqué à un

(1) D'après M. Tronche-Macaire, la jurisprudence considérerait peut-être comme extraordinaire le remorquage où l'assisté seul est en danger et périlleux le remorquage où l'assistant et l'assisté le sont tous les deux. Cette distinction ne peut avoir d'utilité qu'au point de vue du taux de la rémunération.

(2) Comme le constate un arrêt du Havre du 28 avril 1885 (J. H. 1885, 1, 146).

(3) Nantes, 24 juin 1901 (Autran, 1901-02, p. 750) ; Trib. sup. hanséatique, 3 juin 1898 (Autran, 1898-99, p. 692) ; Marseille, 13 nov. 1893 (id., IX, p. 748) ; La Rochelle, 13 février 1891 (id., VI, p. 688) ; Havre, 14 mars 1889 (J. H. 1889, 1, 133) ; Rouen, 4 juillet 1871 (J. H. 1871, 2, 166 et S. 1871, 2, 134) ; Anvers, 16 mars 1867 (J. A. 1867, 1, 63) ; Havre, 11 avril 1859 (J. H. 1859, 1, 87) ; Havre, 13 février 1858 (J. H. 1858, 1, 138) ; Havre, 2 mai 1857 (J. H. 1857, 1, 91).

péril, il s'agit, dans l'espèce, d'une assistance maritime ». J'ai sommairement indiqué plus haut la nature de ce péril, disant qu'il consistait en un danger réel et certain, entraînant soit une certitude soit une possibilité de perte. Cette définition est corroborée par de nombreux arrêts employant les termes de danger réel et certain (Cour d'Aix, 4 décembre 1901) (1), et de péril non imminent ou non immédiat (Cour suprême de Christiana, 8 juin 1886; Bordeaux, 19 novembre 1884; Havre, 17 juillet 1872; La Rochelle, 7 décembre 1883; Rennes, 28 mars 1882) (2).

Il est à peine besoin de souligner le bon sens qui inspire ces décisions; s'il est extrêmement utile de sauver un navire dont la perte n'est plus qu'une question d'heures ou de minutes, il ne l'est pas moins de prévenir les dangers. Les cas qui viennent d'être cités et bien d'autres ne sont pas des cas de perte certaine, mais leur étude démontre l'extrême utilité d'encourager les secours aux navires qui peuvent peut-être sortir indemnes des accidents qu'ils ont subis, mais qui sont à la merci du moindre changement de temps ou de tout autre accident de navigation. Un retard dans les secours peut amener leur perte. Un accident très fréquent, entre autres, est la rupture de l'arbre de couche d'un vapeur; il lui reste encore une faible voilure de secours pour naviguer, mais il est bien à la merci d'une tempête ou d'un courant. Comme le déclarent les arrêts cités de la Rochelle et de Rennes; « il n'est pas nécessaire que le navire assisté fût

(1) J. M. 1902, 1, 68.

(2) Dans l'ordre de citation : AUTRAN, III, p. 646; J. des arrêts de la Cour de Bordeaux, 1884, p. 389; J. H. 1872, 1, 165; J. H. 1884, 2, 51; J. H. 1882, 2, 150.

en perdition ni en danger immédiat (ce qui est le cas de notre exemple) : il suffit que sa situation fût telle qu'en se prolongeant elle pût amener sa perte ».

La situation la plus caractéristique et la plus fréquente est l'échouement. Il met évidemment le navire en mauvaise situation ; son poids peut l'enliser de façon à rendre le renflouement impossible, il peut se briser, se coucher sur le flanc, un glissement peut aussi se produire l'exposant à couler, et dans ces différentes conjonctures, le déplacement des marchandises vers le même bord peut entraîner un retournement complet du bâtiment. Mais tout cela peut ne pas se produire ; le navire peut réussir à se dégager de ses propres forces ou à marée montante. Il n'y a donc pas nécessairement danger de perte imminente ou immédiate, mais seulement de perte possible. Or tous les cas de renflouement soumis aux tribunaux ont été qualifiés par ceux-ci d'assistance (1).

Il est donc inexact de déclarer, comme le font MM. Tronche-Macaire et Legeay, que, pour qu'il y ait péril donnant lieu à assistance, la perte du navire doit être inévitable : si cela était exact, il faudrait réformer nombre d'arrêts de jurisprudence. On ne peut admettre non plus,

(1) Dunkerque, 1er mai 1900 ; Marseille, 23 mars 1897, note (AUTRAN, 1896-97, p. 721) et 18 novembre 1895 (id., IX, p. 748) ; La Rochelle, 22 janvier 1897 (id., XIII, p. 541) ; Marseille, 19 juin 1894 (id., X) ; Cour suprême de Christiania, 18 juin 1886, cité ; Havre, 20 février 1884 (J. H. 1884, 1, 152) ; Anvers, 24 novembre 1878 (J. A. 1878, 1, 105) ; Bruxelles, 14 juillet 1873 (Pas. b. 1873, 315) ; Havre, 15 juin 1868 (J. H. 1868, 1, 121) ; Marseille, 13 novembre 1901. (J. M. 1902, 1, 43), etc.

avec un arrêt de la Cour de Rennes du 14 janvier 1884 (1), qu'un navire est en péril quand il ne peut plus être conduit au port par son équipage, car ce criterium restreint trop les cas d'assistance; le fait est, du reste, d'une constatation trop difficile et trop discutable. Il faut en résumé, pour qu'il y ait péril, que le navire soit dans une situation dangereuse justifiant la crainte d'une perte soit inévitable, soit possible et pouvant se produire dans un délai plus ou moins rapproché. C'est une question de fait.

Il est cependant des cas où les tribunaux n'ont pas cru devoir allouer à des remorqueurs une indemnité d'assistance, quoique les navires remorqués fussent exposés à un péril. Tels les arrêts d'Anvers du 2 mai 1903, de la Cour de Rouen, 24 avril 1901, d'Alger, 14 mars 1900, du Havre, 3 octobre 1894, de La Rochelle, 13 février 1891 (2). Après étude des faits et circonstances, je les trouve parfaitement équitables. Il s'agit, en effet, de cas de remorquages de navires par temps calme ou à proximité d'un port, n'entraînant pour les remorqueurs ni risques ni efforts exceptionnels. Pourtant ils sont en contradiction avec les décisions judiciaires relatées plus haut. Si je m'en tiens, avec M. Tronche-Macaire (p. 103-105) et l'arrêt de Nantes du 24 juin 1901, à la seule condition du péril du navire assisté pour constituer l'assistance, je ne m'explique pas cette discordance d'arrêts et me vois obligé d'opposer l'équité au principe. Je constate le fait

(1) AUTRAN, I, p. 141 ; Même sens, So-og Handelsret, 28 nov. 1883, Danemark (AUTRAN, I, p. 183) ; et BENFANTE (AUTRAN, V, p. 569).

(2) J. A. 1903, 1, 234; J. H. 1901, 2, 206; AUTRAN, XV, p. 627; id., X, p. 435; id., VI, p. 683.

matériel d'un péril et ne puis cependant admettre l'allocation d'une rémunération d'assistance à un remorqueur auquel je n'y reconnais aucun mérite. Je prends un exemple: Un remorqueur prend la remorque d'un voilier qui ne peut avancer par suite de la contrariété du vent (ce qui est fréquent entre les côtes de France et d'Angleterre); le remorquage se fait à grande distance et dans des conditions pénibles pour le remorqueur; il n'en a pas moins droit qu'à son salaire de remorquage, tout le monde le reconnaît. Le même remorqueur rencontre le même navire démâté et, à sa demande, lui passe une remorque; son travail s'effectue dans d'excellentes conditions, le bâtiment étant moins lourd et plus stable et la mer très belle. Le navire est en péril; il faudra donc accorder une rémunération au remorqueur? Cependant, je ne puis admettre qu'on récompense le remorqueur ayant eu cette chance de renconter le navire et de le trainer sans mal, dans des conditions meilleures que dans le cas précédent, simple remorquage cependant; et qu'on condamne à une forte indemnité un capitaine, simplement parce qu'il a eu la malchance de subir des avaries. Je suis donc d'accord avec les arrêts précités lorsqu'ils refusent une rémunération d'assistance aux remorqueurs, jugeant leurs titres insuffisants. Mais je n'admets pas la base de quelques-uns de ces jugements (absence de péril imminent), qui n'est pas conforme à la vraie théorie du péril.

Il y a évidemment quelque chose d'incomplet dans la théorie du péril obligatoire et suffisant, et de là découle cette incertitude dans la jurisprudence. Il ne faut pas perdre de vue que les remorqueurs accomplissent, dans tout remorquage, le rôle auquel ils sont spécialement destinés. Il me

semble qu'on doit, par suite, se montrer plus difficile à leur égard dans l'appréciation des actes d'assistance.

Déjà des tribunaux, du fait que les remorqueurs, en cas d'assistance, font acte de leur métier, concluent à une rémunération moins élevée que celle à laquelle aurait droit tout autre navire (1). Il faut aller plus loin et dire que, pour avoir droit à une rémunération, *le remorqueur doit avoir couru un péril ou un risque* (2). N'étant pas tenu de s'exposer au péril pour accomplir sa fonction (3), s'il n'y a eu aucun dévouement de sa part, il exécute simplement un remorquage. C'est ce principe qu'a appliqué un arrêt récent d'Anvers (2 mai 1903) (4) refusant une rémunération à un remorqueur parce que, d'après les experts, « l'assistance n'avait pas exposé le remorqueur à un danger spécial ». Il juge que, ni sous le rapport des dangers courus ou des sacrifices faits par le remorqueur, ni sous le rapport du service réellement rendu au navire assisté, les manœuvres du remorqueur n'étaient une assistance donnant lieu à une rémunération distincte du salaire du remorquage.

En général, le péril couru par l'assistant sera le même que celui auquel est exposé l'assisté, comme par exemple l'éven-

(1) Havre, 10 novembre 1885, 28 avril 1885 et 9 novembre 1871 (J. H. 1885, 1, 211 et 146; 1871, 1, 175).

(2) Le code italien exige même cette condition de risque, nécessaire pour avoir droit à l'indemnité d'assistance, de tout navire, remorqueur ou autre (art. 121 et Cour de Gênes, 6 mars 1886, AUTRAN, I, p. 63).

(3) L'article 2 du tarif de remorquage de Dieppe donne aux remorqueurs le droit de se refuser à tout travail qui entrainerait quelque danger pour eux.

(4) J. A. 1903, 1, 254.

tualité de passer une nuit dans la tempête (1), ou sera la conséquence de celui-ci, comme le danger, par exemple, de remorquer un navire privé de gouvernail (2).

L'exigence de cette condition de risque pour les remorqueurs a l'avantage d'être équitable et de concilier tous les arrêts de jurisprudence. Leur désaccord provenait de ce qu'ils ne formulaient pas un principe ferme sur la différence du remorquage et de l'assistance par remorquage. Si l'on reprend les faits sur lesquels ils prononcent, et que l'on applique le double principe d'un péril couru par le navire assisté et d'un risque couru par le remorqueur, ils se trouvent justifiés en principe et en équité.

Il est cependant certains cas d'assistance qui ne se justifient pas de cette façon ; ce sont, par exemple, les cas d'extinctions d'incendies (3), de travaux d'allègement des navires en péril (4), les cas de renflouements. Il ne semble pas que, dans ces cas, la jurisprudence exige la condition de risque pour le remorqueur. Tous les renflouemnnts, spécialement, sont des cas d'assistance, et cependant beaucoup d'entre eux sont opérés sans le moindre danger pour les remorqueurs. La rémunération d'assistance se justifie alors par le fait que les remorqueurs ont exécuté un travail ne rentrant pas dans le cadre de leur rôle normal, qui est la traction. Ils ne sont pas faits pour

(1) Hambourg, 5 octobre 1885 (AUTRAN, III, p. 212).

(2) Hambourg, 3 juin 1898 (AUTRAN, 1898-1899, p. 692).

(3) Hambourg, 21 décembre 1900 (D. 1902, 2, 443) ; Cour de district de Rhode-Island, 2 juin 1902 (AUTRAN, 1902-1903, p. 233) ; Anvers, 11 mai 1872 (J. A. 1872, 1, 69).

(4) Anvers, 15 février 1868 (J. A. 1868, 1, 91).

renflouer les navires, ni pour éteindre les incendies, ni pour servir d'allèges, et peuvent, par suite, refuser ces services aux navires en péril qui les demandent. S'ils acceptent de le rendre, c'est par dévouement, et cela leur donne droit à une indemnité d'assistance. Ces actes ne sont du reste pas prévus dans les tarifs de remorquage ; ce sont donc des travaux extraordinaires donnant droit à des salaires spéciaux.

En joignant ce cas de service extraordinaire à la règle du risque établie plus haut, j'en arrive à formuler pour l'assistance par remorqueur une règle générale : *pour qu'il y ait lieu à assistance par un remorqueur, il faut que le navire assisté soit en péril et que le remorqueur courre un risque ou exécute un travail ne rentrant pas dans le cadre de son service ordinaire.*

L'application de ce principe aux faits est le rôle des tribunaux.

A l'assistance par les remorqueurs j'oppose le cas de remorquage de navires en péril par d'autres navires dont ce n'est pas le rôle (navire de commerce, de pêche ou de guerre). Dans tous les cas ils ont droit à une indemnité d'assistance (1), du moment que le navire secouru est en péril (car c'est la condition fondamentale de l'assistance). Aucune condition de risque ne doit être exigée d'eux. N'étant pas destinés au remorquage des navires, s'ils s'y prêtent à la demande d'un capitaine en péril, ils rendent à celui-ci un service extraordinaire. Je ne comprends pas ce

(1) En ce sens : Anvers, 16 juin 1860 (J. A. 1861, 1, 217 et Pand. fr., assist., n° 53) ; contra : Legeay, p. 88.

que peut signifier la règle contraire que soutient M. Legeay. Veut-il dire qu'au cas de non-assistance, les tarifs de remorquage sont applicables aux navires de commerce ? Cela ne se soutient pas. Veut-il simplement établir une différence dans le taux de l'indemnité ? Il est inutile pour cela de parler de remorquage ordinaire, l'indemnité d'assistance pouvant être aussi basse qu'on le désire.

Une distinction du remorquage et de l'assistance est donc inutile et ne signifie rien pour les navires de commerce. Elle n'est utile que pour les navires spéciaux que sont les remorqueurs, car il est nécessaire, dans un cas donné, d'établir s'il y a lieu à l'application des tarifs de remorquage ordinaire, ou s'il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité spéciale parce qu'on est en présence d'un contrat différent de celui que prévoient ces tarifs.

Section IV.

L'Assistance n'est pas obligatoire.

L'Assistance dont nous nous occupons, c'est-à-dire l'assistance en dehors du cas d'abordage, n'est nullement obligatoire. Il n'y a rien dans nos lois, pas plus au sujet de l'obligation d'assistance, qu'au sujet de sa réglementation. Cette obligation ne relève que de la conscience. Nos marins n'ont jamais failli à ce devoir moral et leurs actes héroïques tiennent une place glorieuse dans l'histoire du dévouement

maritime. Cependant un mouvement s'est dessiné en faveur de l'obligation d'assistance, et au Congrès de Paris, les délégués français l'ont demandée. Mais les partisans du statu quo, les représentants des peuples anglo-saxons en particulier, ont emporté un vote la repoussant. Si une loi internationale n'établit pas cette obligation, rien n'empêche que la France, suivant l'exemple de l'Italie, de l'Autriche et de la Hollande, ne l'établisse par une loi spéciale (1). Ce serait à souhaiter, dans l'intérêt des gens de mer et du commerce maritime.

Dans trois cas déjà l'assistance a été rendue obligatoire :

1° L'article 4 de la loi du 10 mars 1891 a créé cette obligation d'assistance en cas d'abordage ;

2° L'article 273 2° du Code de justice militaire pour l'armée de mer des 4 et 13 juin 1853, reproduisant l'article 34 de la loi du 21 août, punit de destitution tout commandant d'une force navale refusant sans motif légitime de secourir un ou plusieurs navires amis ou ennemis (2) ;

3° L'article 362 du même Code punit de six mois à deux ans d'emprisonnement tout capitaine d'un navire de commerce français refusant de secourir un navire de l'Etat en détresse.

L'assistance peut être commandée par les autorités ayant la direction des ports ; elle est alors obligatoire pour ceux qui en reçoivent l'ordre.

(1) Mais, pour n'être généreux qu'envers ceux qui le sont, il faudrait restreindre cette obligation à l'égard seulement des navires français, italiens, hollandais et autrichiens.

(2) DUVERGIER, *Recueil des Lois,* 1854, p. 375.

En cas, comme du reste pour les cas d'obligation susindiqués, il n'y a aucune raison pour refuser la rémunération d'assistance (1).

Il en serait naturellement de même au cas où l'obligation d'assistance viendrait à être généralisée.

(1) Havre, 28 avril 1885 (J. H. 1885, 1, 146), 27 septembre 1883 (id. 1884, 1, 274), 10 mai 1869 (id. 1869, 1, 122) ; Cass. 6 novembre 1855 (D. 1865, 1, 255).

CHAPITRE II.

Principe de la rémunération et sa nécessité.

L'assistant a droit à une rémunération. C'est de jurisprudence universelle. En dehors de toute considération juridique, le principe du salaire d'assistance a une base morale qui est la reconnaissance par le bon sens des masses de sa nécessité et de sa légitimité. A priori on ne discute pas la rémunération et l'on s'étonnerait plus tôt de la gratuité des services que se rendent les navigateurs dans les dangers.

Mais pour lesjuristes il est nécessaire d'aller plus au fond des choses et de se demander si cette rémunération ne choque pas les principes du droit, et si l'on peut trouver dans un acte de dévouement une base suffisante à la création de rapports juridiques. En droit strict, dit-on, la rémunération ne se justifie pas. Le dévouement ne se paie pas ; c'est un acte spontané et libre pour lequel le sauveteur ne doit trouver sa récompense que dans la satisfaction du devoir accompli. « Dévouement et rémunération semblent se contredire » (1). Personne, n'a jamais songé à réclamer devant les

(1) LYON-CAEN, *Revue critique*, 1897, p. 548.

tribunaux une manifestation pécuniaire de la reconnaissance de son obligé. Comment en est-il autrement sur mer ?

C'est que les conditions de sûreté et de secours ne sont plus les mêmes. A terre, évidemment, où le dévouement est gratuit, les dangers ne manquent pas. Mais leurs conséquences y sont généralement moins graves, parce qu'on y trouve plus de chances de secours, parce que la densité de la population, l'organisation des services publics et la facilité des communications permettent de remédier plus facilement aux dangers. Sur mer rien de tout cela. Les périls y sont plus nombreux et leurs conséquences plus graves. Sa vaste étendue et la rareté des rencontres entre navires y rendent le secours rare et problématique. Le secours même y est très dangereux et entraîne une très grande responsabilité pour le sauveteur, car il risque la perte des existences, du navire et des marchandises qui lui sont confiés (1). Il est, par suite, d'une nécessité absolue de stimuler le dévouement par l'espérance d'un gain. La rémunération ne paie pas trop cher les dangers, la responsabilité encourue par le sauveteur et le service qu'en a reçu l'assisté (2). La vie économique y gagne, car l'assistance facilite la circulation des richesses et conserve au commerce les valeurs considérables que représentent les navires et leurs cargaisons. Ces considérations ont entraîné les

(1) Cour de Rouen, 7 janv. 1853 confirmant un arrêt du Havre du 2 juillet 1852.

(2) Voir au sujet de la rémunération : DE COURCY, *Questions de droit maritime*, p. 23. Notes sous Paris, 18 mai 1893 (P. 1896, 2, 81) et sous Conseil d'Etat, 16 fév. 1894 (P. 1896, 3, 27) ; CAUMONT, n° 6 et abordage n° 251).

décisions de la jurisprudence, et ce que l'équité imposait, l'usage l'a consacré. Il est conforme du reste à ce qui se passe dans les relations commerciales où les services ne sont pas gratuits ordinairement (1).

En France, cette solution était nécessaire, nos lois étant muettes à ce sujet, tandis que les codes étrangers, plus récents que notre code de commerce, consacrent le droit à la rémunération. Par suite, si nos tribunaux n'obviaient pas à l'oubli de la loi, nos armateurs se trouveraient tenus à l'étranger de payer leurs assistants, tandis que, chez nous, ils n'obtiendraient rien pour avoir sauvé des étrangers (2).

Ce qui vient d'être dit se rapporte à la rémunération proprement dite, c'est-à-dire le pur gain du service. Mais dans la somme que les tribunaux allouent au sauveteur, il y a autre chose encore ; elle comprend aussi une indemnité pour les dépenses matérielles faites par l'assistant, c'est-à-dire les frais qu'a entraînés pour lui l'assistance et les pertes qu'elle lui a fait subir (dépenses de charbon, perte de temps, ruptures de câbles, usure du matériel, salaire supplémentaire de l'équipage, etc.). Pour cette indemnité on n'invoque plus les raisons de tout à l'heure. On l'explique souvent par le principe de gestion d'affaires (art. 1375, C. civ.) (3). Parfois aussi, on n'éprouve même pas le besoin de la justifier, la jugeant d'une base juridique trop naturelle.

(1) Lyon-Caen et Renault, n° 1071.

(2) Lyon-Caen, *Rev. crit.*, 1892, p. 356.

(3) Lyon-Caen et Renault, précité. *Note sous Cour d'Appel de Paris, 18 mai 1893* (P. 1896, 2, 81) ; Tronche-Macaire, p. 98 et 106 ; Pand. fr. au mot assistance, n° 67.

Ces raisons pratiques invoquées en faveur de la rémunération sont d'un puissant argument et ne peuvent que donner plus de force à la loi en l'accordant avec l'équité. Mais je ne vois rien d'anormal, juridiquement parlant, dans ce salaire. On ne rémunère pas le dévouement, dit-on ? C'est très vrai si l'on n'envisage que la question de sauvetage des personnes, pur dévouement, celui-là, qu'en France justement on ne peut rémunérer, faute de texte et parce que « dévouement et rémunération semblent se contredire ». Mais si l'on a pu, au contraire, corriger l'oubli du code par l'usage, en ce qui concerne le sauvetage des choses, c'est que le dévouement n'est pas seul en jeu. L'assistance est un véritable travail et le travail doit être rémunéré. Si le code n'a pas prévu ce cas spécial de travail, il rentre dans la théorie générale du contrat de louage de services ; et je suis d'avis que dans tout cas d'assistance il y a un contrat, contrairement à l'opinion générale. Mais en l'absence de convention formelle, celle-ci reconnaît au moins la formation d'un quasi-contrat. Ce quasi-contrat, s'il existe, n'est pas une gestion d'affaires, car je ne sais s'il ne peut en être question en matière d'actes matériels. Il se baserait plutôt sur ce principe que « nul ne peut s'enrichir aux dépens d'autrui » et sur les règles de l'enrichissement sans cause, « une de ces rares règles de droit naturel qui dominent dans les lois, alors que le législateur n'a pas pris spécialement le soin de les formuler » (1). On rencontre dans l'assistance l'idée de transmission de valeur exigée pour l'exercice de l'action *de in rem verso*. Les frais qu'a occasionnés à l'assistant son travail et ce

(1) Planiol, 1re éd., t. II, n° 933.

travail lui-même sont entrés dans le patrimoine de l'assisté sous forme d'un gain procuré à celui-ci, gain équivalant à la perte que lui a évitée ce travail. C'est ce gain qu'au fond évaluent les tribunaux pour en accorder l'exacte contre-partie à l'assistant sous forme de rémunération (1).

S'étonne-t-on du taux élevé du salaire d'assistance ? Mais il est proportionné à la nature du travail. C'est une règle économique que plus le travail est dangereux et délicat, que plus est grande la valeur de la matière qui en fait l'objet, que plus est rare la main-d'œuvre, plus élevé est le salaire. Il faut considérer aussi la valeur des matériaux (navire et chargement) employés pour exécuter le travail.

Oppose-t-on à l'assistance en mer l'assistance sur terre ? A la vérité, il est des cas nombreux où, sur terre, il ne peut être question de salaire. Mais il faut remarquer que, la plupart du temps, il s'agit de services aux personnes ; que, pour d'autres cas, la volonté de rendre gratuitement service est manifeste, comme dans le fait de combattre un sinistre quand il existe un corps officiellement chargé de ce travail. Mais il est bien des cas d'assistance aussi qui ne sont pas gratuits. Le propriétaire, par exemple, qui emploie des ouvriers ou s'adresse à un entrepreneur pour effectuer des travaux destinés à enrayer une inondation menaçant sa propriété, est bien obligé de rémunérer ce service. — Je ne

(1) On pourrait s'étonner qu'alors le salaire ne soit pas égal à la valeur totale du navire et de son contenu, puisque c'est leur perte qu'il a évitée. Mais celui qui par son travail collabore à la conservation d'une chose n'est jamais payé de la valeur totale de la chose comme celui qui l'a fait entrer dans le patrimoine de son propriétaire (le vendeur, par exemple).

vais pas jusqu'à faire une analogie complète entre les services terrestres et les services maritimes, mais je croirais volontiers que lorsqu'un service suppose un travail, la rémunération est plutôt la règle et la gratuité l'exception. Or sur mer, tout service suppose un travail au sens juridique du mot, tandis que sur terre l'effort de l'assistant ne présente pas le même caractère.

L'idée d'anomalie de la rémunération d'assistance n'est donc pas exacte ; elle paie un travail et non un dévouement.

L'appât de la rémunération entraîne des abus. Les pilleurs d'épaves d'autrefois et les wreckers des côtes anglaises ont leurs successeurs qui profitent de la détresse de leurs semblables pour se livrer à des spéculations immorales. Ils imposent de force leur aide, s'emparent par surprise de navires en péril, ou leur imposent des conditions draconiennes (1). Ces abus sont inévitables. Ils ont leur correctif dans la loi et dans le pouvoir très large d'appréciation reconnu aux juges du fait en cette matière où la bonne foi doit dominer. « Le juge, dit Caumont, doit dégager les devoirs d'humanité et de confraternité sur mer de ce qui ne saurait s'avouer honnêtement, c'est-à-dire du mobile unique et absolu du lucre le plus égoïste, tout en permettant à l'usage d'encourager dans une mesure équitable la prestation de ces mêmes devoirs ». — C'est ce que la Cour de Rouen (10 décembre 1886) exprime en ces termes : « Attendu que s'il importe d'encourager le sauvetage comme une bonne

(1) Tel le cas du paquebot « Calédonien » dont l'arbre porte-hélice était cassé. Un navire anglais auquel il demanda du secours réclama, paraît-il, 125.000 francs pour une remorque qui n'en valait pas le tiers.

action en rémunérant largement, eu égard aux circonstances, ceux qui l'ont opéré ; il importe non moins qu'il ne puisse devenir un moyen de spéculer sur le péril ou le malheur d'autrui » (1).

Appliquant ces idées, les tribunaux annulent les promesses faites sous l'empire d'un péril imminent. Ils ne rémunèrent pas le service imposé. Je connais même deux cas où ils ont refusé l'indemnité d'assistance, l'immoralité du mobile qui avait poussé les sauveteurs étant trop flagrante. Un capitaine anglais profitant de ce que l'équipage d'un navire en péril, affourché sur ses ancres, était allé demander du secours à proximité, coupa les chaînes des ancres et s'empara par surprise du navire. Il refusa, malgré les protestations du capitaine lésé, de laisser celui-ci remonter à son bord et ne le laissa même pas dans la suite reprendre possession de son bâtiment, malgré l'offre d'une somme égale au tiers de sa valeur jusqu'à règlement de l'indemnité. Le tribunal de commerce de Rennes (2) au lieu d'accorder au capitaine anglais l'indemnité de sauvetage qu'il réclamait, le condamna à des dommages-intérêts : « Un fait de cette nature, dit cet arrêt, constitue de la part de son auteur une violation de propriété et des principes qui régissent le commerce maritime dans les eaux territoriales de France ». C'est l'application des règles du code relatives au délit civil.

Autre cas : Un capitaine avait prêté assistance à un navire ne courant aucun danger sérieux, tandis que son propre bateau se trouvait en mauvais état à la suite d'une tempête

(1) Revue de la jurisprudence de Rouen 1886, 2, 246.

(2) 30 novembre 1868 (J. H. 1870, 2, 11).

et ne pouvait sans grand danger se prêter au remorquage d'un bâtiment d'un tonnage supérieur au sien. Des lettres adressées par lui à son armateur prouvèrent qu'il avait obéi uniquement à un mobile de lucre. La Cour de Cassation (28 mars 1900) (1) refusa de rémunérer ce secours parce qu'il n'avait pas été inspiré par un sentiment supérieur d'humanité. Cet arrêt est critiquable, car le fait de l'assistance était juridiquement établi et les considérations morales ne pouvaient rien contre lui. La cour ne pouvait que provoquer des mesures disciplinaires contre le capitaine et le déclarer responsable envers les propriétaires des marchandises. Sur ce dernier point du reste il fut reconnu en faute et condamné.

Il est rare que la rémunération soit entièrement supprimée; le plus souvent elle n'est que réduite, à raison d'un délit ou d'une faute commise par l'assistant. Nous étudierons ce point plus loin.

On peut donc remédier à ce que la rémunération d'assistance peut avoir de mauvais. Les malfaiteurs de l'assistance ont devant eux la loi et les juges. S'ils réussissent parfois dans leur trafic, c'est par exception et l'exception s'efface devant le principe incontesté de légalité, de nécessité et d'utilité de la rémunération d'assistance.

(1) P. 1901, 1, 405. Confirmation d'un arrêt de Poitiers du 19 déc. 1898.

Chapitre III.

Contrat d'assistance.

La rémunération d'assistance a sa base dans un contrat. Ce contrat peut être écrit, verbal ou conclu par signaux. Il peut être tacite, résultant de circonstances impliquant de la part des intéressés, soit une offre et une acceptation d'assistance, soit une demande d'assistance suivie d'acceptation.

Dans ces différents cas, le montant en est fixé soit par la convention elle-même, soit par un accord postérieur des parties, soit par les tribunaux auxquels il est appelé.

Ce contrat d'assistance n'étant pas prévu par le Code de commerce, il doit être régi par le Code civil, le droit civil étant appliquable aux matières commerciales lorsque le Code de commerce n'y déroge pas expressément.

SECTION I

Contrat formel.

A. FORMATION DU CONTRAT. — L'assistance peut être précédée d'une convention, soit entre les propriétaires, assureurs et réceptionnaires du navire assisté et l'assistant, soit entre les deux capitaines agissant comme mandataires de leurs armateurs respectifs. — Cette convention est parfois constatée par écrit, ce qui suppose ordinairement un arrangement fait à terre. Il est plus souvent verbal et peut même se conclure par signaux (1). En ces formes et s'il est maintenu, il suppose des circonstances telles que les intéressés aient eu une liberté d'esprit suffisante pour en débattre les conditions, ce qui est rare.

B. NATURE DU CONTRAT. — Le contrat d'assistance a les caractères d'un *louage de services ou d'industrie* (2), dit-on habituellement. — C'est exact dans certains cas, lorsque, par exemple, le propriétaire du navire ou le capitaine garde

(1) LYON-CAEN et RENAULT, n° 1070; VALÉRY, *Contrats par correspondance*. p. 58 et 59.

(2) BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL. *Contrat de louage*, t. 2, n° 2094; TRONCHE-MACAIRE, p. 98; ROSSEL, p. 134; Pand. fr., n° 63; Pand. belge, n° 16; Termonde, 24 juillet 1881 (Pas. b., 1880, 3, 103); Anvers, 11 mai 1872 (J. A. 1872, 1, 69); Cour de Bruxelles, 23 décembre 1872 (Pas. b., 1873, p. 75; Belg. jud., 1873, p. 177; J. A. 1873, 1, 158).

la direction du travail d'assistance et emploie la force de travail des assistants. Mais très souvent l'assistance se présente sous la forme d'un contrat d'*entreprise*. Cela ne fait aucun doute quand une convention antérieure aux opérations d'assistance en a fixé le prix. Ce prix, dû sans augmentation ou diminution possible, a un caractère forfaitaire, ce qui est la caractéristique de la forme ordinaire de l'entreprise. Le prix est fixé, comme dans ce contrat, d'après l'importance de l'ouvrage, et n'est pas proportionnel au temps comme dans le louage de travail. La Cour de cassation reconnaît aujourd'hui que le contrat de remorquage est une entreprise ; or l'assistance a beaucoup d'affinité avec le remorquage, n'étant le plus souvent qu'un remorquage opéré dans des conditions exceptionnelles de difficulté. Quand le prix du secours, pour diverses raisons, n'a pu être entendu d'avance, l'entreprise n'en existe pas moins, car le forfait n'y est pas obligatoire. Les parties sont évidemment d'accord sur la nécessité d'une rémunération, mais comme il leur est impossible de la fixer d'avance, elles entendent se baser sur les divers détails des opérations pour en fixer le montant. Le prix n'est fixé qu'après coup et non d'avance comme dans le forfait.

Des arrêts ont nettement caractérisé les cas d'assistance qui leur étaient soumis (1) et l'un d'eux (Anvers, 11 mai 1872) reconnaît que l'assistant se trouve dans la même situation qu'un entrepreneur d'ouvrages en ce qui concerne

(1) Marseille, 21 juillet 1891 (AUTRAN, VII, p. 182) ; Anvers, 11 mai 1872 (J. A. 1872, 1, 69).

la question des risques. D'autres (1) font ressortir le caractère forfaitaire de la rémunération fixée d'avance.

Des auteurs ont vu dans l'assistance un mandat. Ce contrat, lorsqu'il est salarié, se rapproche beaucoup du louage de travail. Mais sa nature même s'oppose à son application en notre matière. Il a pour objet en effet des actes juridiques, tandis que le louage de services a pour objet des actes matériels ; or l'assistance est un acte matériel (2).

Pour M. Jacobs (3) l'assistance est un « contrat sui generis, contrat de droit maritime régi par des règles particulières, déterminées par la tradition ». A son avis, ce ne peut être un louage de services, parce qu'il ne faudrait annuler, en ce cas, le contrat pour défaut de consentement libre qu'en présence d'une voie de fait pratiquée dans l'intention d'extorquer le consentement. Or cette annulation étant cependant admise par les auteurs et la jurisprudence en dehors de toute voie de fait, il faut l'expliquer par un caractère spécial au contrat d'assistance. Comme on

(1) Anvers, 5 janvier 1866 (J. A. 1866, 1, 120). Un arrêt anglais du 21 déc. 1883 (Clunet, 1886, p. 354) fait connaître un forfait d'un genre spécial. C'est une convention intervenue entre les propriétaires des bâtiments trafiquant sur le fleuve Hankow, en Chine, et en vertu de laquelle 2.500 l. sont dues pour tous cas d'assistance de navires en détresse sur le fleuve pendant une durée n'excédant pas 24 heures. Desjardins, t. Ier, no 98, dit : « Les conventions à forfait conclues entre les propriétaires, etc... ». Voir un arrêt de la cour suprême de Christiania du 8 juin 1886 (Autran, III, p. 646). Le contrat d'assistance dont elle juge semble se rapprocher du marché à devis.

(2) Planiol, t. II, 1re édition, no 2232.

(3) *Droit maritime*, t. II, no 295.

le verra plus loin, cette idée d'annulabilité a été confondue par les auteurs de droit civil avec celle de nullité absolue, basée sur le défaut de consentement. Ce qu'admettent en réalité les tribunaux, c'est l'annulabilité pour violence morale, ce qui s'explique aussi bien dans le louage de services ou l'entreprise que dans tout autre contrat, et non une annulabilité spéciale au contrat d'assistance. La théorie de M. Jacobs n'est donc pas justifiée.

C. Objet du contrat. — *Prix.* — *Fixation amiable.* — *Fixation par les tribunaux.* — *Arbitrages.* — Nous sommes en présence d'une convention qu'en principe nous déclarons valable. Elle a pour objet, du côté de l'assistant, l'acte même d'assistance, et du côté de l'assisté, le paiement d'un prix. — Si ce prix est fixé en toute connaissance de cause, son paiement s'impose à l'assistant. Mais sa détermination n'est pas toujours possible. Outre, en effet, qu'il est souvent difficile de savoir exactement, au moment de l'accord, ce que sera le travail d'assistance, comme de connaître les difficultés qu'il présentera, la plupart du temps aussi les capitaines n'auront pas le loisir de le discuter. Les parties conviennent alors, soit expressément (1), soit tacitement, de laisser le soin d'en fixer le montant aux propriétaires, armateurs ou autres intéressés respectifs des deux navires, après l'assistance. C'est alors un contrat avec prix à débattre, contrat très fréquent. Parfois aussi, très prudemment, le capitaine en péril ne promet la rémunération demandée que sauf approbation de ses

(1) Nantes, 24 juin 1901 (Autran 1901-1902, p. 750).

mandataires (1) ; cet engagement est valable du moment qu'il a été accepté par l'assistant.

L'assistance effectuée, il s'agit alors d'en déterminer le prix. Le capitaine assisté, après arrivée au port de destination, peut-il s'entendre à cet effet avec l'assistant ? Non, à partir de ce moment cet acte sort de ses pouvoirs. Seul, les propriétaires, armateurs et autres intéressés peuvent consentir une telle convention, ou plutôt, compléter la convention passée en mer (2). Ce n'est pas toujours chose facile, et, à défaut d'accord amiable, les intéressés se trouvent dans l'obligation le plus souvent de s'adresser aux juges. — Les tribunaux se reconnaissent compétents à l'effet de fixer le montant des indemnités d'assistance (3) et jouent en l'espèce un véritable rôle d'arbitres, car il ne s'agit pas d'un procès relatif à une somme promise et non payée, mais d'un appel à leur compétence à l'effet d'*arbitrer* la valeur pécuniaire d'un travail d'assistance. Ce terme d' « arbitrage » est quelquefois employé par les arrêts (4).

(1) Trib. sup. hanséatique, 1er mars 1886 (AUTRAN, II, p. 716).

(2) Anvers, 27 février 1860, et Cour d'appel de Bruxelles, 12 mai 1860 (J. A. 1860, 1, 175 et 174).

(3) LYON-CAEN et RENAULT, n° 1071 ; TRONCHE-MACAIRE, p. 100 et 119 ; Note sous Paris, 16 mai 1893 (S. et P. 1896, 2, 81) ; Pand. fr. n° 70. — BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, *Contrat de louage*, t. II, n° 2094 ; LYON-CAEN, *Revue crit.* 1892, p. 356 ; CAUMONT, *Épaves*, n° 6. — Marseille, 12 janvier 1903 (AUTRAN, 1902-1903, p. 548) ; Bordeaux, 6 juillet 1896 (S. et P. 1899, 2, 202). — Cour d'appel de Paris, 18 mai 1893 (D. 1893, 2, 384) ; — La Rochelle, 15 février 1891 (AUTRAN, VI, p. 688). — Havre, 29 novembre 1897 (AUTRAN, XIII, p. 645).

(4) Marseille, 12 janvier 1903 et Note sous Paris, 11 mai 1893, précités. Voir aussi LEGEAY, page 174.

Les juges peuvent s'en remettre aux lumières d'experts pour l'appréciation des diverses circonstances de l'assistance ou l'évaluation des cargaisons et du navire ; mais ils n'y sont nullement tenus (1). — En ce qui concerne l'évaluation de la rémunération elle-même, l'usage leur fournit certaines règles sur lesquelles nous reviendrons.

Est-il possible, au lieu de s'adresser aux tribunaux, de charger des arbitres, simples particuliers, de ce rôle d'évaluation, et leur sentence s'impose-t-elle aux parties ? Ce règlement amiable ou transaction a le grand avantage d'éviter les frais de justice. Un arbitrage de ce genre, consenti après le sinistre, par les propriétaires, armateurs ou assureurs, est parfaitement valable, car « toutes personnes peuvent compromettre sur les droits dont elles ont la libre disposition » (C. proc. civ. art. 1003). Est également valable, d'après les principes du droit, la même convention faite par les mêmes intéressés avant l'acte d'assistance, car ils peuvent déterminer le mode de règlement qu'ils veulent.

Il n'en est pas de même des conventions d'arbitrage consenties par les capitaines de navires en péril, soit avant l'assistance, soit après ; ces conventions sont nulles (2). Cette décision est commandée par les principes du droit.

(1) Anvers, 14 avril 1902 (J. A. 1902, 1, 191) ; Marseille 24 mars 1845 (J. M. t. XXIV, 1, 215).

(2) TRONCHE-MACAIRE, 117-119 ; Pand. fr. n° 70-71. Cour suprême de Copenhage, 10 fév. 1902 (AUTRAN, 1903-1904, p. 110) ; Cour sup. des États-Unis, 24 oct. 1897 (AUTRAN, III, p. 627) ; Cour d'Appel de Bruxelles, 18 juin 1887 (id., III, p. 334), confirmant Anvers, 10 mai 1887 ; Anvers, 12 avril 1879 (J. A. 1879, 1, 193).

Le capitaine est un mandataire : or, à moins d'un pouvoir expressément conféré par le mandant, le mandataire ne peut compromettre. On n'a pouvoir de compromettre que sur les droits dont on a la libre disposition (1003), ce qui n'est pas le cas du capitaine de navire. L'autorisation qui lui serait donnée de transiger sur un droit litigieux n'emporterait même pas pour lui le pouvoir de soumettre à des arbitres la connaissance de la contestation (4). Le propriétaire, il est vrai, est tenu de respecter les engagements de son capitaine ; mais cette prescription ne s'entend que des engagements conformes aux pouvoirs de ce mandataire. Cette convention d'arbitrage est donc nulle comme excédant les pouvoirs du capitaine et l'incapable peut en demander lui-même la nullité. Elle est nulle également aux yeux de l'assistant, car il ne peut ignorer que le capitaine assisté n'a pas le droit de transiger, nul n'étant censé ignorer la loi.

Les tribunaux, par ces décisions, mettent fin à un abus : la substitution d'arbitres à leur propre autorité, à l'effet d'éviter leur contrôle et d'imposer des indemnités excessives aux assistés étrangers. C'est ce qui s'était produit à Anvers. L'arrêt de Copenhague du 10 février 1902 enlève aussi cette compétence arbitrale à une commission permanente d'arbitrage fondée par les assureurs de Copenhague.

Je serais tenté d'aller beaucoup plus loin et voudrais que l'on donnât aux tribunaux maritimes un contrôle exclusif et général sur toutes les conventions d'assistance, quelles qu'elles soient. Il est un fait positif : c'est que presque toutes

(4) Arrêt de Bruxelles, 18 juin 1887, précité.

les conventions d'assistance, avec l'indemnité qu'elles comportent, donnent lieu à des procès et qu'en grande majorité elles sont annulées, comme nous le verrons ; si bien que si, en droit, la validité de ces conventions est la règle et leur nullité l'exception (le recours aux juges est toujours un fait légalement exceptionnel), en fait leur nullité est la règle et leur maintien l'exception. Ceci est anormal. — Il faut songer aussi qu'en fin de compte, ce sont les assureurs et non les armateurs qui paient la rémunération d'assistance, ce qui met ces derniers ainsi que les capitaines à l'aise pour promettre des rémunérations exagérées. Les assureurs n'ont pour se défendre que la perspective de recourir aux tribunaux pour faire réduire la convention quand ils peuvent prouver une entente frauduleuse (1), ce qui s'est produit (2). Mais il faut une entente frauduleuse, ce qui est rare, et prouver

(1) Il ne faut pas entendre ce mot dans son sens strict, car les tribunaux ne peuvent pas réduire la somme réclamée à l'assureur et ne pourraient qu'annuler la convention d'assurance. Mais l'assisté est passible de dommages-intérêts, à raison du préjudice causé à l'assureur, dommages-intérêts qui se compensent jusqu'à due concurrence avec l'indemnité que lui doit celui-ci. — C'est une conséquence du principe que ne formule pas notre code de commerce, mais qu'il consacre dans plusieurs de ses prescriptions (art. 381, 388, 391, 395), à savoir : que la loyauté doit présider aux relations du contrat d'assurance et que, par suite, l'assuré doit faire son possible pour atténuer les conséquences d'un sinistre, comme si le dommage devait rester à sa charge.

(2) Cr. d'Alger, 14 juin 1893 et sur cet arrêt : LYON-CAEN, *Rev. crit.* 1894, p. 488. En ce cas, la convention d'assistance reste valable et la somme convenue est toujours due à l'assistant. Mais en ce qui concerne les rapports entre l'assisté et l'assureur, la somme qui sera remboursée par celui-ci est réduite à des proportions équitables, le surplus restant à la charge de l'assuré.

la fraude, ce qui n'est pas facile. — On remédierait facilement à ces anomalies en donnant aux juges un contrôle sur toutes les conventions reconnues valables et leur reconnaissant le droit de modifier la rémunération qui ne leur semblerait pas équitable. De cette façon, la rémunération ne serait légalement dûe que revêtue de leur visa. Ce droit des tribunaux irait de pair avec celui qu'ils possèdent déjà d'arbitrer les indemnités contestées. Il n'augmenterait pas considérablement leurs charges, car les conventions d'assistance ne ne donnant lieu à aucun procès sont rares. Le résultat serait une protection efficace des sinistrés, aussi intéressants que leurs sauveurs, une répartition plus égale dans les indemnités et la protection de ceux qui paient. Seulement il faut une loi, car rien dans notre droit n'autorise cette extension du pouvoir des tribunaux.

D. Valeur des contrats faits en présence du péril. — Les contrats d'assistance ne sont souvent pas maintenus (1). Les capitaines, en effet, qui réclament du secours, n'ont pas

(1) Il existe dans nos lois un cas de nullité se produisant de plein droit. L'article 44 du décret du 12 décembre 1806 relatif au pilotage, déclare nulles toutes promesses faites aux pilotes, lamaneurs et autres mariniers dans les dangers du naufrage. — Valin, sur l'article 11 de l'Ordonnance de 1681, relatif au sauvetage à la côte, déclare que les officiers de l'Amirauté ne doivent pas avoir égard aux promesses faites par les capitaines ou les gens de l'équipage quand le prix stipulé paraît exhorbitant.

Les codes italien (art. 127), argentin (art. 1310) et néerlandais (art. 568) annulent toute convention d'assistance passée en haute mer. Les codes allemand (art. 741), finlandais (art. 166), portugais (art. 684), suédois (art. 227), n'accordent l'annulation qu'en cas d'exagération de la promesse.

toujours le sang-froid ni le temps nécessaires pour discuter les conditions souvent onéreuses que leur imposent leurs sauveteurs. N'ayant pas non-plus le choix des secours et acculés aux dangers qui menacent leur existence, celle de leur équipage et la sécurité des capitaux confiés à leurs soins, ils sont obligés de passer par les exigences des assistants. Cette rapacité des sauveteurs qui emprunte aux circonstances un caractère particulièrement barbare est malheureusement trop fréquente (1).

Quel est le sort des conventions intervenues dans de telles circonstances ?

Des auteurs disent fréquemment qu'à ce point de vue, auteurs et jurisprudence sont divisés, les premiers n'admettant pas l'annulation pour violence, contrairement aux décisions judiciaires (2). La vérité est que le cas prévu par les auteurs et celui qui fait l'objet habituel des décisions judiciaires ne sont pas les mêmes. Ceux-là en effet discutent la validité des promesses faites *spontanément* par des personnes en danger à leurs sauveteurs, tandis que les juges sont appelés à trancher d'ordinaire la question de validité des promesses excessives *extorquées* par les sauveteurs pour prix de leur assistance. Ces deux cas ne sont pas du tout les mêmes.

(1) La Cour de Rouen, 7 novembre 1853 (P. 1853, 2, 173) relève le caractère « toujours ruineux » des secours anglais.

(2) Note sous cass. 27 avril 1887 (P. 1887, 1, 914) ; note sous Haute-Cour de l'Amirauté, 1 mai 1876 (CLUNET, 1876, p. 289), et sous arrêt de la même Cour, 13 mars 1897 (CLUNET, 1898, p. 168) ; note sous arrêt de la Cour de Paris, 18 mai 1893 (P. 1896, 2, 81). DALLOZ, Répertoire, obligations, n° 177 et Supplément au répertoire, n° 54 ; DALLOZ, Code civil annoté, sur l'art. 1112, n° 48. — LABORI, Répertoire, n° 293.

Les juristes présentent la question sous cette forme : une personne attaquée par les brigands promet une somme d'argent à un tiers pour qu'il la sauve de leurs mains, ou bien une mère, voyant son enfant en danger de péril dans un incendie, promet une somme considérable à qui se dévouera pour le sauver. En notre matière, la même question se posera ainsi : un navire est en perdition, son capitaine promet *spontanément* une forte rémunération au capitaine d'un bâtiment passant à proximité : celui-ci prête assistance. — Quelle est la valeur de cette convention ? Est-elle annulable pour violence, conformément à l'art. 1112 du Code civ. ?

Non, disent les auteurs (Digeste, loi 9, par. 1, Quod metus causa (412). — Pothier, Traité des Obligations, n° 24. — Delvincourt, t. II, par. 462, note. — Duranton, t. X, n° 149. Duvergier sur Touillier, t. III, n° 85, note. — Zachariae, éd. Massé et Vergé, t. III, p. 556, n° 2. — Larombière, sur les art. 1111 à 1114, n° 3 et 1131, note 13. — Touillier, t. VI, n° 85. — Marcadé sur l'art. 1114. — Boileux, code, 6e édition ; Mourlon, Répétitions écrites, 111, n° 1054. — Demolombe, t. XXIV, nos 150, 151. — Demante et Colmet de Santerre, 2e éd. ; t. V, n° 20 bis. — Laurent, t. XV, n° 519 et 520. — Huc, t. VII, n° 30. — Baudry-Lacantinerie et Barde, t. I, n° 77. — Baudry-Lacantinerie, Précis de droit civil, 6e édition, n° 29. — Bufnoir, Prop. et contrat, 43e leçon, p. 608. — Aubry et Rau, 5e éd., t. IV, par. 343 bis, p. 501, note 16 bis). Cette solution est très juste. L'art. 1112 exige en effet que la violence provienne de celui qui veut amener une personne à consentir une convention. Or la violence ici n'est qu'une cause occasionnelle et non immédiate du contrat ; dans le cas des brigands elle n'a pas été pratiquée dans le but de

contraindre le consentement de la partie : au contraire, c'est pour le délier de cette violence que le sauveteur a consenti à intervenir. Dans les 2e et 3e cas il n'y a même pas eu de violence dans le sens juridique du mot, mais seulement concours de circonstances malheureuses déterminant le sinistré à faire une promesse que le sauveteur n'a eu qu'à accepter, sans la provoquer. Il n'y a donc pas d'annulation possible.

Cette décision, d'une stricte logique, est en équité très dure pour celui dont émane la promesse, si celle-ci est exagérée. Laurent et Huc (op. cit.) s'en tiennent cependant à la rigueur du droit. On ne peut admettre cette solution, car il est impossible de reconnaître à une volonté qui s'est déterminée en telles occasions, une liberté suffisante pour lui donner effet.

Les autres auteurs ont cherché divers moyens de pallier aux conséquences du principe de non-annulation. Pothier, Delvincourt, Duvergier (sur Touillier), Zachariae, Duranton, Larombière, Labori (Répertoire, obligations, 293) reconnaissent aux juges le pouvoir de réduire la somme promise, si elle est exagérée. Larombière (Sur l'article 1131, n° 13) (1) déclare que le sentiment de la reconnaissance impose des devoirs qui sont une juste cause d'obligation civile. Mais, en ce qui concerne l'exagération de la somme promise, dépassant les justes proportions que la réflexion assigne à l'engagement, l'obligation n'a plus de cause suffisante, le

(1) Larombière applique ses principes en matière d'assistance maritime. Il ne fait pas de distinction entre la promesse spontanée et la promesse extorquée.

consentement ayant été irréfléchi, vicié par la crainte qu'inspire le sentiment de conservation, ne satisfaisant par conséquent pas à la condition première du consentement, savoir qu'il soit donné en connaissance de cause. Il reconnaît alors aux juges le pouvoir de réduire la convention dans la limite où le consentement sera jugé par eux justement proportionné au service rendu. En cela il ne voit aucune violation de la loi du contrat, car les conventions ne font la loi des parties que quand elles sont légalement formées : or ici, les engagements sont contraires à la loi en ce qui concerne l'excès pour lequel il n'y a pas de consentement libre ou de cause suffisante. Donc il n'y a pas là de violation au principe de l'indivisibilité des conventions. Il juge la réduction conforme aux principes du droit dont la pratique offre des cas analogues.

Mais il y a dans ce raisonnement un cercle vicieux : envisager une volonté dans son tout pour la reconnaître libre et la maintenir pour partie, non libre et la rejeter pour une autre partie, c'est bien la diviser. Or, c'est ce que les juges ne peuvent faire ; ce serait de leur part un excès de pouvoir ; ils ne peuvent que déclarer la convention nulle entièrement ou entièrement valable. Si le Code a cependant, pour diverses raisons, admis le principe de la réduction, il déclare formellement (art. 1118) ne l'admettre que dans certains cas et pour certaines personnes. L'étendre à notre cas serait violer l'article 1118 qui est restrictif (Laurent, Demolombe, Demante, Colmet de Santerre, Aubry et Rau, Baudry-Lacantinerie et Barde, Toullier, Marcadé). Les conventions d'assistance ne peuvent donc être réduites. Le système de la réduction, en matière de

contrat d'assistance, s'il est inapplicable en l'état actuel de notre droit, est cependant le plus équitable et le plus simple, et il serait à souhaiter que le principe admis en droit maritime allemand en passe dans une loi internationale ou au moins dans notre droit maritime (1).

Une troisième opinion, groupant la majorité des auteurs, repoussant le système de la réduction, présente un moyen de remédier à l'injustice que consacrerait le maintien de la promesse exagérée faite sous l'impulsion de la crainte. Pour eux, l'engagement doit être déclaré nul pour défaut absolu de consentement, la volonté du promettant ayant été momentanément égarée par la terreur et atteinte d'une véritable démence passagère. C'est là un cas d'inexistence de convention, et le juge devra le déclarer, trouvant dans l'exagération même de la promesse la preuve que l'obligé se trouvait privé de sa raison.

L'assistant n'aura-t-il rien ?

On ne peut lui refuser toute rémunération, et de diverses manières on essaie de la lui obtenir. Colmet de Santerre, Marcadé, Mourlon (citant Valette en ce sens, Répétitions écrites, t. II, p. 465), Demante, Baudry-Lacantinerie (Précis, 1er éd., t. II, p. 806), proposent de donner une action au sauveteur en vertu du quasi-contrat de gestion d'affaires. Quelques-uns reconnaissent, ce qui est vrai, que cette

(1) Ce principe de réduction du salaire exagéré est admis par la jurisprudence en matière de mandat (Cass., 13 mai 1884, D. 1885, 1, 21 ; S. 1885, 1, 345 ; Cass., 24 février 1891, D. 1891, 1, 336), de même que les tribunaux se reconnaissent le droit de déterminer le salaire quant il n'est pas fixé dans la convention de mandat. Le mandat présente une grande analogie avec le louage de services qu'est l'assistance.

solution n'est pas favorable au sauveteur; le gérant d'affaires n'ayant droit qu'au remboursement de ses dépenses, le sauveteur n'aura aucune action pour obtenir paiement du service qu'il aura rendu (Demante, Colmet de Santerre). L'obligation du sauvé sera une obligation de conscience. D'après Demolombe, il « appartiendra aux juges, en même temps qu'ils prononceront la nullité de la convention, d'apprécier dans ce cas comme dans d'autres les conséquences qui devront équitablement résulter de l'exécution que cette convention, nulle en droit, aura reçue en fait ». Et, se fondant sur l'article 1382, il leur reconnaît le droit d'allouer au sauveteur une indemnité à raison du dommage éprouvé par lui par suite du concours qu'il a fourni sur la foi de la promesse qui lui était faite.

Lequel de ces principes doit-on appliquer dans le cas où une promesse exagérée est faite spontanément à un sauveteur par un capitaine dont le navire se trouve en péril ? Les juges devront en reconnaître l'inexistence s'ils estiment que la volonté a été viciée par l'affolement du danger et pour ainsi dire annihilée, ce qui sera une question de fait. Quand on est sur le point de périr on promet l'impossible, mais le droit pourrait-il sanctionner une telle promesse ? C'est là une nullité absolue pour défaut de consentement, mais non la nullité relative pour violence de la jurisprudence maritime.

Le rémunération sera-t-elle alors refusée à l'assistant ? Non, il sera indemnisé tout comme s'il n'y avait pas eu promesse. Comment ? Il faut repousser le système de la gestion d'affaires, car elle ne lui donnerait droit qu'à une indemnité de ses dépenses, ce qui est insuffisant. Repousser

aussi l'application de l'article 1382, car la faute, condition d'application de cet article, ne se rencontre pas ici. Si, en effet, l'assisté n'exécute pas sa promesse, c'est que la loi elle-même l'a reconnue inexistante et il ne peut y avoir faute à user d'un droit que donne la loi. Toute promesse mise à part, et en supposant l'inexistence du consentement admise par l'assistant, peut-il se baser sur l'article 1382 pour réclamer la rémunération à laquelle il a droit ? Non, car toute faute suppose une obligation antérieure dont elle est la violation. L'obligation, ici, existe, c'est celle qui naît du fait de l'assistance, mais elle est indéterminée, et c'est sa détermination même qui fait l'objet de la contestation ; l'assisté n'est donc pas en faute de ne pas exécuter une obligation qu'il a le droit de discuter parce que son objet, c'est-à-dire le prix de l'assistance est indéterminé. L'assistant doit s'adresser aux tribunaux pour faire fixer le quantum de la rémunération que l'assisté est obligé de lui payer, à défaut d'une fixation amiable ; et les juges lui alloueront cette rémunération en vertu des règles ordinaires de l'annulation. L'assisté doit restituer ce qu'il a reçu ; mais comme c'est une obligation de faire pour laquelle une restitution en nature ne se conçoit pas, elle doit se faire sous forme de dommages-intérêts, qui se trouvent par suite représenter la somme équitable à laquelle peut prétendre l'assistant.

Le cas d'annulation pour violence morale, dont les tribunaux ont à juger ordinairement, se présente ainsi. Un capitaine offre son assistance à un autre capitaine en péril, moyennant promesse d'une somme exagérée ; ce dernier, contraint de choisir entre deux maux, choisit le moindre et promet ce que désire le sauveteur. Ce n'est plus du tout le

cas que nous venons d'étudier. Là, le sauveteur n'avait rien demandé et n'avait eu qu'à accepter; ici, il impose ses conditions.

Que vaut cette promesse extorquée? Les auteurs de droit maritime et toute la jurisprudence la déclarent annulable pour violence, conformément aux règles établies par les articles 1111 à 1115 du Code civ. (1). « Attendu, dit le jugement de la Chambre des Requêtes du 27 avril 1887, qu'aux » termes de l'article 1108, le consentement de celui qui » s'oblige est une condition essentielle de validité d'une

(1) Lyon-Caen et Renault, n° 1070; Lyon-Caen, *Revue crit.* 1891, p. 405; 1892, p. 356; 1894, p. 488. — Desjardins, t. I, n° 98. — Jacobs, t. II, n° 995. — Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Contrat de louage*, t. II, n° 2094. — De Courcy, t. III, p. 27. — Tronche-Macaire, p. 117 et 178. — Legeay, p. 111, 112 et 174. — Rossel, thèse, p. 141-146. — Maud and Pollock, I, p. 646. — Voir aussi les études pour le Congrès de Paris. — Note sous Cour de Paris, 18 mai 1893 (P. 1896, 2, 81). — Pand. fr., n° 142-158.— Haute Cour de l'Amirauté, 13 mars 1897 (Clunet, 1898, p. 168). — Cour de Rennes, 13 février 1894 (J. N. 1894, 1, 112). — Cour d'Aix, 19 avril 1893 (Autran, IX, p. 186; Gaz du P. 1893, 2, 15. — J. M. 1892, 1, 164). — Même Cour, 3 août 1892 (Autran, VIII, p. 52). — Marseille, 20 juillet 1892 (Autran, VIII, p. 705; J. M. 1892, 1, 67). — Marseille, 19 nov. 1891 (J. M. 1892, 1, 52). — Marseille, 21 juillet 1891 (Autran, VII, p. 162). — Cour d'Aix, 30 janv. 1890 (Autran, V, p. 486). — Havre, 22 août 1888 (J. H. 1888, 1, 237). — Cour de Bruxelles, 18 juin 1887, confirmant Anvers, 10 mai 1887 (Autran, III, p. 334). — Cass, Req., 27 avril 1887 (S. 1887, 1, 72; P. 1887, 1, 914; D. 1888, 1, 263 et notes; Autran, III, p. 15). — J. H. 1888, 1, 237) confirmant arrêt de Cour de Rouen, 12 déc. 1886, sur appel du tribunal de commerce de Rouen, 13. oct. 1886 (J. de Rouen, 1886, 2, 246). — La Rochelle, 1er déc. 1883 (J. H. 1884, 2, 52). — Cour de Rennes, 28 mars 1882 (J. H. 1882, 2, 150). — Havre, 29 mai 1879 (J. H. 1880, 1, 43). — Cour de Bruxelles, 15 mai 1879 (Belg. judiciaire, t. XXXVII, p. 792). — Cass. Req., 19 février 1879 (D. 1879, 1, 445).

» convention ; que lorsque le consentement n'est pas libre,
» qu'il n'est donné que sous l'empire de la crainte inspirée
» par un mal considérable et présent auquel la personne
» ou la fortune est exposée, le contrat intervenu dans ces
» circonstances est entaché d'un vice qui le rend annu-
» lable ».

Les conditions exigées par le Code et susceptibles d'entrainer l'annulation se rencontrent dans notre cas. En premier lieu, il y a violence. On a prétendu qu'elle n'existait pas ici, parce qu'elle n'est exercée ni par l'assistant ni par un tiers dans le but d'extorquer un consentement. Si le Code exigeait une violence physique, cela pourrait peut-être se soutenir (1). Mais il n'en est pas ainsi ; la violence prévue par la loi peut être aussi morale, c'est-à-dire qu'elle peut résulter de « l'emploi de moyens moraux d'intimidation, tout aussi bien que de l'usage de moyens matériels », dit Aubry et Rau (5e éd., t. IV, par. 343 *bis*, n° 10) (2).

La violence morale est suffisamment caractérisée dans le cas qui nous occupe, par la menace de laisser périr un navire si l'on ne consent pas au paiement d'une somme disproportionnée au service. Elle détermine chez le capitaine en péril la crainte de perdre le navire qui lui est confié, et « au

(1) M. Planiol (t. II, n° 118, 2° et note 2), de ce que le Code n'exige pas de la personne qui profite de la crainte éprouvée par l'autre qu'elle en soit elle-même l'auteur, estime que la violence physique émanant d'une origine purement matérielle suffit pour autoriser l'annulation. — Voir aussi Anvers, 15 janv. 1869 (J. A. 1869, 1, 175).

(2) En ce sens aussi : Demolombe, t. I, n° 132 et suiv. — Bufnoir, 43e leçon, p. 605. — Baudry-Lacantinerie et Barde, *Obligations*, t. I. n° 72 et 73. — Laurent, t, XV, n° 511. — Labori, *Répertoire*, *Obligations*, n° 287.

fond, c'est plutôt la crainte inspirée par la violence que la violence elle-même, qui vicie le consentement » (Aubry et Rau, eod.).

Il faut la crainte d'un mal présent, dit l'article 1112. Tout le monde reconnaît aujourd'hui que les mots « mal présent », empruntés à Pothier, ne sont pas exacts. Ce qui doit être présent, c'est la crainte du mal, et ce mal peut n'être que futur et plus ou moins imminent (1). C'est le cas de l'assistance où le danger est bien présent, mais peut ne consister qu'en une menace de perte future.

L'article 1112 exige encore que la personne ou ses biens soient exposés à un danger. Ne parlons pas de la personne, l'assistance aux personnes n'étant pas rémunérée. Quant aux biens, navire et marchandises, si d'ordinaire ils ne sont pas la propriété du capitaine, il en a cependant la responsabilité aux yeux de ses mandants et doit veiller sur eux comme sur ses biens propres (2). L'article 1112 s'applique donc à lui comme au propriétaire même.

La théorie de l'annulation est admise par la jurisprudence. Mais les arrêts ne la présentent pas comme je viens de l'exposer. Ils déclarent, en effet, que le consentement n'a pas été libre, ayant été vicié par une violence morale résultant d'un danger physique causé par une force de la

(1) Demolombe, t. XXIV, n° 139. — Delvincourt, t. I, p. 461, notes. — Duranton, t. X, n° 151. — Marcadé, sur l'art. 1112. — Larombière, art. 1112, n° 7, t. I, p. 70. — Aubry et Rau, t. IV, p. 343 bis, note 11. — Colmet de Santerre, t. V. n° 22 bis, II. — Laurent, t. XV, n° 512 — Planiol, t. II, n° 1115; note 1, sous Cass., 27 avril 1887 (D. 1888, 1, 263).

(2) Anvers, 25 janv. 1879, précité.

nature. Ils admettent donc que la nullité peut être reconnue même quand elle provient d'une force inconsciente à laquelle est étranger celui qui en profite. Cela peut donner matière à discussion, en présence des termes formels de l'article 1112 (« tiers autre que celui au profit duquel la convention a été faite »). Il est plus exact de dire que la violence est exercée par l'assistant lui-même et que le péril qui menace l'assisté n'en est que l'occasion. Les juges apprécient le degré de gravité de ce péril, afin de reconnaître s'il a été suffisamment sérieux pour que l'abus qu'en a fait le sauveteur pût constituer une violence morale ; mais il n'en est pas moins vrai que la violence provient de ce dernier.

La nullité n'est que relative. Elle ne peut donc être invoquée que par l'assisté. Une proposition faite au Congrès d'Anvers en faveur de l'extension à l'assistant du bénéfice d'annulation, sous prétexte « qu'étant poussé par un sentiment d'humanité, il n'agit pas lui-même en toute liberté », a été repoussée. Cette extension se justifierait difficilement. Mais il serait équitable, si une loi donnait aux tribunaux le pouvoir de réduire les rémunérations exagérées, de leur donner, comme corollaire, celui de les augmenter s'ils les jugent insuffisantes. Il n'est pas toujours facile de se rendre un compte exact des difficultés que présentera un travail d'assistance et il est impossible de prévoir les complications qui peuvent se produire au cours de ce travail. En tenant compte de la volonté des parties et de leur situation au moment de la formation du contrat, ne pourraient-ils pas en apprécier l'objet et les conditions exactes et rémunérer le travail imprévu ? Aujourd'hui déjà,

le caractère forfaitaire (qui disparaîtrait avec l'adoption du droit d'augmentation) ne s'oppose peut-être pas à ce qu'un contrat d'assistance conclu dans des circonstances déterminées soit reconnu sans effet parce que les circonstances ont été tout autres. J'entreprends, par exemple, un renflouement; le temps est beau, la mer est calme, le navire échoué se tient bien ; l'opération me semblant facile, je fais un prix raisonnable. Mais une tempête survient, entraînant des dangers imprévus et mettant le bâtiment que j'assiste dans une position rendant mon travail très difficile et périlleux. Si je le secours cependant, dira-t-on que j'ai exécuté mon contrat ? Ne suis-je pas fondé à dire que le contrat n'existe plus, faute d'objet ? Je me suis engagé à exécuter un travail d'assistance dans des conditions intimement liées à ce travail même, de façon à lui donner un caractère spécial : j'ai promis assistance par temps calme. Or j'exécute assistance par tempête (et j'avais le droit de me retirer) : j'ai fait un autre travail que celui que prévoyait la convention ; je réclame donc ma rémunération sans tenir compte du prix établi. Il faut naturellement pour cela qu'aucune clause du contrat ne m'obligeât au secours malgré les changements survenus. Il faut aussi que les complications ne puissent être considérées comme des « suites que l'équité, l'usage, ou la loi » donnent à mon obligation d'après sa nature (art. 1135, C. civ.). Je ne pourrai rien réclamer si la durée de mon travail dépasse mes prévisions, si je casse des aussières, si j'ai des avaries, etc... Les juges ont un pouvoir souverain pour apprécier ces suites, comme pour rechercher la volonté des parties et l'objet véritable du contrat.

Annuler un contrat d'assistance n'est pas priver l'assistant de toute rémunération. Il y a droit, car le fait du secours existe toujours, quoique hors de rapport avec le prix convenu. Les juges, après annulation, ont le pouvoir arbitraire de fixer la juste rémunération due à l'assistant pour ses services (1), et cela en vertu des règles ordinaires du droit civil. En cas d'annulation en effet, chaque partie doit restituer ce qu'elle a reçu de l'autre (2). Ici, l'assistant a exécuté son obligation; mais, comme c'est une obligation de faire pour laquelle une restitution en nature ne se conçoit pas, l'obligation de restitution de l'assisté se résout en dommages-intérêts à arbitrer par les tribunaux (art. 1142) ex-æquo et bono, d'après la perte faite et le gain manqué. Ces dommages-intérêts se trouvent représenter exactement la rémunération à laquelle a droit l'assistant.

Ce n'est donc pas un pouvoir de réduction qu'ont les tribunaux (3); leur rôle n'est qu'une application des règles ordinaires sur l'annulation des conventions. Ce terme de réduction, le plus souvent employé d'une façon impropre, mais plus expéditive, pour désigner le système de fixation de la rémunération après annulation, semble avoir été parfois employé dans son sens strict. Le tribunal de commerce de Rouen, dans son arrêt du 13 octobre 1886,

(1) Lyon-Caen, *Rev. crit.*, 1891, p. 405; Baudry-Lacantinerie et Barde, op. cit., t. II, n° 2094; Tronche-Macaire, p. 178; Legeay, p. 174; Rossel, p. 146. Notes sous Cour de Paris, 18 mai 1893 (P. 1896, 2, 81).

(2) Planiol, t. II, n° 1334, 2°.

(3) Legeay, p. 174. Ce pouvoir leur est à tort reconnu par des arrêts. Voir Rouen, trib. comm., 13 octobre 1886 (J. M. 87, 2, 29).

réduit la convention soumise à son appréciation, considérant que le capitaine assisté avait promis la somme exagérée sous l'empire d'un événement de force majeure, ayant exercé sur lui une « violence morale viciant le contrat pour tout ce qui excédait une rémunération respectable ». Cette théorie de la réduction, soutenue par Larombière après Pothier, est, nous l'avons déjà vu, inexacte. Une convention ne peut être maintenue pour partie et annulée pour partie. Elle doit être maintenue ou annulée pour le tout.

La question de droit résolue, quand les juges exerceront-ils leur pouvoir d'annulation ? C'est une question de fait et, par suite, on ne peut donner de règles précises à ce sujet. L'article 1112 (Code civ.) pose un principe général : « Il y a violence lorsqu'elle est de nature à faire impression sur une personne raisonnable et qu'elle peut lui inspirer la crainte d'exposer sa personne ou sa fortune à un mal considérable et présent ». La difficulté pour les juges consiste dans l'application en pratique des mots « mal considérable » qui se rapportent à la question des circonstances dans lesquelles s'est produite l'assistance. Ils doivent apprécier si le péril était assez imminent pour vicier le consentement de l'assisté (1). On peut poser en principe que le péril suffisant pour donner droit à une rémunération d'assistance, ne suffit pas toujours à vicier le consentement. La règle est le maintien du contrat d'assistance, et son annulation l'exception (2). Admettre le contraire serait créer en faveur de

(1) LYON-CAEN, *Rev. crit.*, 1891, p. 405.
(2) TRONCHE-MACAIRE, p. 178.

l'assisté une présomption légale résultant du seul fait du péril ; or la loi seule peut créer une telle présomption (1). Mais le fait même du péril, le cas d'assistance étant admis, est déjà une présomption simple, un indice pour les juges qui deviendra pour eux une certitude lorsque l'examen des faits leur en auront démontré la gravité. L'étude des différents arrêts d'annulation ou de maintien (2) de contrats d'assistance, où toutes les circonstances ayant déterminé la foi des tribunaux sont relatées, donne quelques indications à ce sujet. On peut dire, par exemple, qu'une convention a été mûrement réfléchie si le prix a été discuté et soumis aux armateurs avant la signature, si un rabais a été obtenu et lorsque les signatures des officiers du navire assisté ont donné à l'acte un caractère d'engagement sérieux (Cour d'Aix, 3 août 1892). Autre cas : une convention a été considérée comme suffisamment réfléchie parce que le capitaine avait pu la discuter, y faire ajouter des clauses, et avait stipulé un délai pour se dédire si un remorqueur, qu'il avait demandé, arrivait (Anvers, Trib. civ., 19 février 1894). Les circonstances de lieu où se sont passés les contrats sont importantes ; les juges doivent apprécier différemment les conventions passées à proximité des côtes et sémaphores où les secours sont plus fréquents et peuvent

(1) Cette présomption existe dans le code italien sur la marine marchande.

(2) Arrêt maintenant des conventions d'assistance : Trib. civ. Anvers, 19 février 1894 (J. H. 94, 1, 141) ; Marseille, 26 octobre 1889 (J. H. 90, 2, 137) ; Boulogne, 20 janvier 1891 (J. H. 91, 2, 73) ; Cour d'Alger, 14 juin 1893 (Autran, 1893-94, p. 496) ; Cour d'Aix, 3 août 1892 (Autran, 1892-93, p. 52).

être facilement demandés, et les conventions passées en pleine mer où les rencontres sont plus rares. Ils pourront parfois annuler les conventions faites en présence d'un péril dont l'imminence n'est pas certaine, mais passées en des lieux où les rencontres sont si problématiques que le capitaine est obligé d'accepter la première chance de secours. Ils doivent tenir compte du tonnage du navire, des ressources qui lui restent pour lutter contre le danger, du genre d'avarie dont il souffre, du temps, des dangers spéciaux que peut présenter le lieu du sinistre, etc. Leur conviction se forme par tous moyens de preuves dont ils peuvent disposer : rapports de mer de l'assisté et de l'assistant, protêts, déclarations des intéressés aux autorités, écrits s'il y en a, interrogatoires des témoins et des passagers, renseignements météorologiques, etc.... — En somme, aucune règle pour les diriger ; les événements maritimes sont trop variés. De ce que la question de gravité du péril est une question de fait, il résulte que la Cour de Cassation ne peut en connaitre et doit se borner à juger la question d'applicabilité en droit des règles de l'annulation.

L'assisté n'ayant aucun intérêt à prendre les devants, n'a pas à se réclamer de l'action en nullité. Il opposera à la demande de son assistant l'exception de nullité, exception reconnue perpétuelle par la jurisprudence. S'il paie, soit de son propre mouvement, soit sur la demande du sauveteur, il ratifie par cela même la convention et ne peut plus revenir sur son acte, car il ne peut être censé ignorer le vice dont elle était entachée. Une ratification expresse n'est pas obligatoire ; il suffit qu'il n'y ait aucun doute sur l'intention du

débiteur (1). Aucune difficulté à cela quand l'approbation de la convention émane des propriétaires du navire et des marchandises. Mais que vaut celle du capitaine et peut-il faire un acte de ce genre ? L'arrêt de Marseille du 21 juillet 1891 admet l'affirmative. La jurisprudence belge, avec raison, ne reconnaît pas au contraire la validité de cet acte (2). Elle estime qu'il n'appartient pas au capitaine, après son arrivée au port, de se constituer l'arbitre des divers intérêts des tiers et que le fait par lui d'avoir payé ne peut faire titre contre le débiteur.

Certaines législations étrangères ont expressément disposé en ce sens et le Code de commerce hollandais, entre autres (art. 568), porte que les arrangements conclus par le capitaine après le danger ne lient pas les armateurs, consignataires et assureurs, quand ces derniers n'y ont pas donné leur consentement. Cette disposition est très équitable car elle évite toutes ententes frauduleuses entre capitaines assistés et assistants. Tout acte confirmatif ou arrangement analogue, émanant d'un capitaine après le péril, ne doit être considéré que comme preuve d'une convention antérieure ou comme une constatation ou reconnaissance des faits constitutifs de l'assistance.

(1) Anvers, 25 janvier 1879 (J. A. 1879, 1, 175). — Marseille 21 juillet (Autran, VII, 162).

(2) Anvers, 25 janvier 1879, cité, et 27 février 1860 (J. A. 1860, 1, 175). Bruxelles, 15 mai 1879 (Belg. jud., t. XXXVII, p. 792).

SECTION II.

Contrat tacite d'assistance.

Aucune convention écrite ou verbale n'est intervenue. La majorité des auteurs et les arrêts de jurisprudence (1) déclarent en ce cas qu'il s'établit entre assistant et assisté un « quasi-contrat duquel naît pour le propriétaire du navire l'obligation de rémunérer le service qu'il a sollicité et qui lui a été rendu » (Cour d'Appel de Paris, 18 mai 1893). D'autres voient un contrat dans tous les cas d'assistance (2), et je me range à leur théorie. Le contrat d'assistance fait antithèse au quasi-contrat de sauvetage ; c'est là leur différence juridique.

L'action en indemnité d'assistance, dit la Cour de Bordeaux (6 juillet 1896), résultant d'un lien de droit qui s'établit entre assistant et assisté « se rattache dans le droit civil aux engagements formés sans convention » — dans le cas, naturellement, où il n'est intervenu aucun contrat formel. — C'est une erreur résultant d'une analyse incomplète de l'acte d'assistance.

(1) LYON-CAEN et RENAULT, n° 1071 ; LYON-CAEN, *Rev. crit,* 1897, p. 548 ; TRONCHE-MACAIRE, p. 98 ; LEGEAY, p. 118 et suivantes ; ROSSEL, p. 134 ; Cour d'appel de Paris, 18 mai 1893 (D. 1893, 2, 384 ; S. et P. 1896, 2, 81) ; Cour d'Appel de Bordeaux, 6 juillet 1896 (AUTRAN, XII, p. 437 ; D. 1897, 2, 94 ; S. et P. 1899, 2, 202).

(2) BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, *Contrat de Louage,* t. II, n° 2094; JACOBS, *Droit maritime belge*, t. II, p. 641-652 ; la jurisprudence belge est en ce sens.

Etant donné un navire en péril, que se passe-t-il ? Le capitaine arbore le pavillon de détresse ; un bâtiment se présente, offre verbalement son aide, ou, sans aucune formalité préalable, se met en devoir de commencer les opérations de secours, aidé presque toujours en cela par l'équipage du sinistré. Ou encore c'est un navire qui, voyant un bâtiment désemparé, se dirige vers lui, manifestant ainsi une offre de secours, offre suivie soit d'acceptation verbale, soit d'acceptation tacite résultant du fait de se prêter aux opérations d'assistance. La rencontre de ces offres et de ces acceptations réelles ne constitue-t-elle pas de véritables contrats ? Le Code a-t-il jamais exigé pour l'offre et l'acceptation des formes solennelles ? Conteste-t-on l'existence du mandat tacite ? Or ce contrat est aux actes juridiques ce qu'est aux actes matériels le louage de services dont l'assistance est une variété.

La loi exige simplement que l'intention des contractants soit évidente. Quoi de plus évident que l'offre manifestée par des actes, signaux, paroles, exécution même ? Et la réalité de l'acceptation ne résulte-t-elle pas des faits signalés plus haut, impliquant chez leurs auteurs l'intention d'accepter ces offres ? La doctrine admet qu'une acceptation peut être tacite ; ici elle est tacite, mais réelle. Si le capitaine en péril n'a pas protesté contre l'intervention de l'assistant, — et en cas de protestation il n'y a pas lieu à rémunération justement parce qu'il n'y a pas concours de volontés — c'est qu'il accepte cette intervention. Il y a donc accord de volontés et par conséquent contrat.

La seule différence qui existe entre le contrat tacite et le contrat formel, c'est que dans ce dernier l'objet et les conditions de l'accord sont expressément stipulés. Mais

qu'importe s'ils ne le sont pas dans le premier; l'objet est toujours déterminé, puisque ce sont les faits mêmes qui le constituent. L'assistant prétendra-t-il avoir eu l'intention d'exécuter un sauvetage, son intention ne changera rien à la nature de l'acte, car il ne peut ignorer le principe consacré par l'ordonnance de 1681 et les usages maritimes, à savoir que le secours porté à un navire non abandonné n'est pas un sauvetage mais une assistance, et que, juridiquement, son intention, chose purement subjective et de preuve impossible, ne peut rien contre le fait. Quant aux obligations réciproques des parties, elles ne sont pas spécifiées, mais les parties *ne peuvent pas* les ignorer. Le capitaine assistant sait d'avance ce qu'il doit faire et connaît parfaitement les obligations qu'il contracte et les droits qu'elles lui créent (1). Il en est de même pour le capitaine assistant, spécialement en ce qui concerne le prix qu'il sait devoir payer. Il me semble que c'est de l'absence d'une stipulation de prix qu'on infère un quasi-contrat d'assistance. Mais le prix existe, puisque d'un côté on sait le devoir, et de l'autre y avoir droit; il est simplement sous-entendu. On n'a pu le fixer en raison des circonstances, — nécessité d'un secours immédiat, impossibilité de communiquer —, en raison surtout de l'impossibilité de le déterminer, parce qu'on ne sait d'avance le travail, les difficultés et les aléas qu'entraînera l'assistance. Si le prix du louage d'ouvrage dont l'assistance est une variété, n'est pas déterminé par le contrat, il n'en résulte pas qu'il soit gratuit (Baudry et Wahl, t. II, n° 1971). Les parties entendent

(1) Rouen, 4 juillet 1871 (J. M. 72, 2, 143).

simplement déterminer la rémunération après l'assistance ou s'en remettre à la décision de leurs mandants, à l'arbitrage de tiers ou des tribunaux pour cette fixation. Il y a donc toujours un prix. Je trouve même plus conforme à la bonne foi cette façon par les capitaines de procéder, car un contrat fait en présence du péril est, en règle générale, un contrat mal fait. Le plus souvent il est annulé pour violence; les capitaines le savent et n'hésitent pas à promettre le prix réclamé avec l'intention bien arrêtée de ne pas tenir leurs promesses. Ils ont évidemment raison si l'on a abusé de leur situation, mais il est évident aussi que, ni d'un côté ni de l'autre, l'opération n'est très morale. Quant aux contrats maintenus, souvent aussi ils ne rémunèrent pas équitablement le service, par suite du caractère forfaitaire de la stipulation de prix. Eu égard aux services rendus, la rémunération sera souvent trop forte ou trop faible, ce qui n'est pas conforme au principe établi par les usages d'une « rémunération équitable et proportionnée aux services rendus ». C'est évidemment la conséquence du contrat forfaitaire d'entreprise ; mais ce qui se conçoit en matière de constructions où les parties connaissent et peuvent prévoir les risques, se conçoit moins en matière d'assistance où les parties ne savent pas exactement où elles vont, et surtout dans cette matière que domine l'équité et où la proportionnalité des rémunérations doit autant que possible être respectée. Il vaut mieux donc que le prix du service ne soit fait qu'après exécution. Le stipulant y trouvera l'avantage de ne pas manquer à sa parole, et le sauveteur celui d'être rémunéré équitablement. Seul, le « wrecker » y perdra, ce qui n'est pas un mal.

Dans tous les cas donc, l'assistance est un contrat, même s'il n'y a pas de convention préalable.

Un cas cependant offre quelque difficulté. On a vu que la jurisprudence avait assimilé aux cas de non-abandon ceux où le capitaine et l'équipage sinistrés avaient abandonné momentanément le navire pour chercher du secours ou se mettre à l'abri. Comment, s'il intervient un assistant, expliquer la rencontre des deux volontés, leur concomittance nécessaire pour former un consentement parfait.

Aucune difficulté à reconnaître l'existence d'un contrat, lorsqu'avant de quitter le navire qu'il continuera d'observer, le capitaine a arboré le signal de détresse (1), car c'est une demande caractérisée de secours. Si un navire y répond en lui portant secours, son acte est la conclusion d'un contrat. C'est un acte juridique analogue à ceux qui se produisent en matière commerciale où, par exemple, l'indication du prix d'un objet exposé dans un magasin constitue une offre de vendre la marchandise pour le prix marqué ; n'importe qui, moyennant l'offre du prix, peut en exiger la livraison. Il y a encore d'autres contrats de ce genre (2).

Il se peut qu'aucun signal n'ait été arboré ou que la tempête ait fait disparaître le signal. En ce cas il se forme de prime-abord un quasi-contrat *de in rem verso* qui se change en contrat d'assistance si le sinistré laisse exécuter le travail d'assistance sans protester, quand il le pourrait, ou demande à monter à bord de son navire ou à bord du navire assistant, car il ratifie pendant l'exécution l'acte de l'assistant. On doit

(1) Jacobs, *Droit maritime belge*, t. II, n° 995.
(2) Planiol, t. II, n° 1011, 1re édit.

l'admettre comme il est admis que la gestion d'affaires, variété du quasi-contrat *de in rem verso* (1), peut devenir un mandat (2) quand le maître laisse agir son gérant (mandat tacite reconnu par les auteurs et la jurisprudence).

Il se peut enfin que le capitaine du navire assisté se trouve dans l'impossibilité de donner une approbation quelconque au travail de l'assistant. C'est extrêmement rare, car il faut supposer que le signal de détresse n'est pas arboré, — et un capitaine obligé de quitter son bâtiment l'arbore toujours —, ou qu'il se trouve trop loin du navire, soit pour manifester de façon quelconque une volonté, soit pour que l'assistant puisse s'en apercevoir. Le contrat est ici plus douteux ; peut-être est-il possible d'expliquer ce cas comme le précédent. Une confirmation émanant de l'assisté pendant ou après l'assistance changera le quasi-contrat en contrat.

La théorie du contrat tacite est soutenue par MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl (3). M. Rossel (4) la combat ; pour lui l'accord de volontés n'est pas parfait, parce que l'imminence du péril et la nécessité de demander du secours l'ont seules fait naître et que l'assistant s'est imposé en quelque sorte, acte qui entre dans la définition du quasi-contrat. — Il est possible que l'accord soit le résultat d'une nécessité, mais il n'en existe pas moins ; et du moment que cet accord existe, la définition de l'article 1370 (le quasi-contrat est un fait personnel à celui qui se trouve obligé) est inapplicable. Du

(1) Planiol, t. II, n° 972, n° 2.
(2) Correspondant, nous l'avons dit, au louage de services.
(3) *Contrat de louage*, t. II, 2094.
(4) 134.

reste cette objection doit nécessairement conduire M. Rossel à supprimer tout contrat d'assistance. On ne peut jamais dire que la volonté soit libre, puisque, de la définition même de l'assistance, c'est toujours un péril qui détermine la volonté de l'assisté. Il doit donc admettre que l'assistance n'est jamais qu'un quasi-contrat, même au cas de convention. M. Tronche-Macaire, lui, se contredit : après avoir déclaré (p. 98) qu'à défaut de convention d'assistance il ne peut y avoir que quasi-contrat, il dit plus loin (p. 100) que s'il n'y en a pas, le contrat de louage de services n'en existe pas moins.

En Belgique, la théorie du contrat tacite d'assistance est de jurisprudence. Les arrêts sont nombreux en ce sens (1). Le jugement de Termonde (24 juillet 1880) déclare en particulier que « le fait de sauvetage d'un bateau constitue un louage d'ouvrage ou d'industrie », ce qui confirme l'idée émise plus haut, qu'à défaut de convention préalable, c'est l'acte d'assistance lui-même qui constitue le contrat.

M. Jacobs (2) admet que tous les cas d'assistance donnent lieu à un contrat. Il va même plus loin et ne reconnaît aucune différence juridique entre l'assistance et le sauvetage. Pour lui, il existe aussi un contrat de sauvetage qu'il assimile à celui d'assistance. Cette théorie est basée sur ce que, en arborant le signal de détresse avant d'abandonner son

(1) TERMONDE, 24 juillet 1880 (*Pasicrisie belge*, 1881, 3, 103) ; Anvers, 11 mai 1872 (J. A. 72, 1, 69) ; Bruxelles, 23 décembre 1872 (Pas. b. 1873, 2, 75 ; J. A. 73, 1, 150) ; Anvers, 26 mars 1868 (J. A. 68, 1, 181) *Pand. belges*, n° 16 ; Pand. fr., n° 65 ; Ostende, 3 décembre 1856 et Gand, 4 juillet 1857 (J. A. 57, 2, 91) ; Anvers, 16 juillet 1881 (J. A. 81, 1, 395).

(2) *Droit maritime belge*, t. II, p. 641-652.

navire, le capitaine donne mandat de le sauver à quiconque le rencontrera. — Mais cette théorie du mandat est incompatible avec l'idée de perte de la possession, idée fondamentale de la théorie du sauvotage. On ne peut donner mandat à une personne d'exercer des actes matériels sur une chose, quand on ne peut plus les exercer soi-même parce qu'on a perdu la possession de cette chose. Cette impossibilité, au contraire, ne se rencontre pas dans la perte momentanée de la détention, c'est-à-dire lorsque le capitaine est obligé de quitter son navire, mais le surveille ; il n'y a là qu'un arrêt momentané dans la suite des actes matériels qui constituent le fait de la possession, mais nullement perte de celle-ci. Le signal de détresse constitue donc, dans ce cas d'assistance, une demande de secours que le capitaine peut toujours faire parce qu'il possède toujours son navire.

Voilà donc bien une différence juridique entre l'assistance et le sauvetage : là il y a contrat, ici quasi-contrat. Et l'on peut voir que toutes les conséquences de l'acte de secours en mer, y compris les conséquences juridiques, dépendent d'une question de fait : y a-t-il ou non abandon ? Si oui, c'est un quasi-contrat de sauvetage, si non, c'est un contrat d'assistance.

La théorie du contrat tacite s'adapte parfaitement à toutes les décisions judiciaires relatives aux diverses situations qui peuvent se rencontrer au cours d'une assistance. Les expliquer par l'idée de quasi-contrat n'est pas aussi commode. Il y a, en effet, quelque chose d'anormal en elle : c'est qu'elle fait théoriquement abstraction de la personnalité de l'assisté (puisque le quasi-contrat est l'œuvre d'une seule personne), tandis que, en fait, cette abstraction est

impossible et qu'on tient toujours compte de la volonté ou des actes de l'assisté. Je prends comme exemple la solution admise chez nous en matière d'assistance contre la volonté du capitaine. Elle n'est pas rémunérée et l'on explique ce refus par l'inutilité du secours, ce dont le capitaine en péril est seul juge. Si l'on admet le contrat tacite, c'est très exact: la convention d'assistance n'a pu se former parce qu'il n'y a pas eu accord de volontés — Mais cette décision est fausse ainsi que l'explication qu'on en donne, dans la théorie du quasi-contrat. Il ne s'agit pas, en effet, de se demander ce qu'a voulu ou non le capitaine assisté, puisqu'il ne compte pas. Seul l'assistant est partie dans la formation du quasi-contrat, et les tribunaux ne peuvent alors qu'étudier le point de savoir si le secours était opportun. L'était-il? Que l'assisté s'y soit prêté ou non, il y a lieu à rémunération. Faire entrer en ligne de compte son refus de se laisser secourir, c'est admettre implicitement l'idée d'accord de volontés, c'est-à-dire l'idée de contrat.

Chapitre IV.

Droits et obligations dérivant du contrat d'assistance.

Le contrat d'assistance est un contrat synallagmatique; chaque partie se trouve donc tenue d'obligations correspondant à des droits chez l'autre, et réciproquement. Leur inexécution entraîne pour celui qui s'en trouve lésé le droit de se refuser à exécuter ses propres engagements (par l'exception *non adimpleti contractus*) avec celui, s'il y a lieu, de réclamer des dommages-intérêts en raison du préjudice qu'a pu lui causer cette inexécution. A quel moment exact ces droits et obligations prennent-ils naissance ?

Section I.

A quel moment se forme le contrat.

Nous ne nous le demandons pas quand le contrat est formel; il suffit de se reporter aux règles du droit commun. C'est lorsqu'une convention préalable fait défaut qu'il est

parfois difficile de déterminer le moment exact où se sont accordées les volontés.

Quand une offre est suivie d'acceptation verbale, la convention est parfaite en ce moment même. En dehors de ce cas, c'est une question de fait à apprécier par les juges. Un signal de détresse a-t-il été arboré, ce qui constitue une offre de travail, l'acceptation de l'assistant se joindra à cette offre pour former l'accord de volontés, quand elle sera parvenue à la connaissance du pollicitant; ce sera, par exemple, lorsqu'un sémaphore lui notifiera l'arrivée des secours ou quand il verra l'assistant se diriger vers lui. C'est une question de fait qui peut présenter une grande importance au cas où plusieurs assistants offriraient leurs services. Le contrat est conclu avec le premier arrivé, et le sinistré ne peut plus repousser ses services, sous peine de dommages-intérêts (1). Même solution au cas où, le signal ayant été arboré, mais l'équipage ayant quitté le navire sans le perdre de vue — ce qui exclut l'abandon — un bâtiment se présente pour le sauver: le signal étant une offre de travail et l'acte de l'intervenant une acceptation, l'assisté ne peut plus retirer son offre. C'est ce qui explique un arrêt du Havre du 7 août 1883 (2). Il rémunère l'assistance portée par un sloop de pêche à un autre sloop provisoirement abandonné et dont le signal de détresse était arboré, quoique le capitaine de celui-ci prétendît avoir eu l'intention de retourner à son bord et avoir protesté contre l'acte du

(1) Ostende, 3 décembre 1856, confirmé par Cour d'appel de Gand, 4 juillet 1857 (J. A. 1857, 2, 91).

(2) J. H. 1883, 1, 230.

sauveteur. Mais il était trop tard, le contrat était conclu.

S'il n'y a eu aucun signal et qu'un assistant se présente, c'est de lui que vient l'offre (offre d'assistance). Le contrat se forme alors au moment où (en lui passant des filins ou hissant à son bord ceux que lui passe celui-ci, par exemple), se manifeste l'intention du capitaine en péril de se laisser secourir. De ce moment le consentement est parfait et aucune des deux parties ne peut retirer le sien sous peine de dommages-intérêts. Question de fait encore.

Une solution particulière doit être donnée en ce qui concerne les bâtiments spécialement affectés au sauvetage. Ces navires sont affrétés par des Compagnies dont le siège est connu de tous les navigateurs (il y en a à Hambourg, Rotterdam, Stockholm) et dont l'unique gain consiste dans les indemnités que leur procurent les sauvetages et assistances. Toujours prêts à prendre la mer au premier appel, munis d'engins spéciaux et conduits par des équipages entraînés à ce genre de travaux, on peut dire que leur secours est en état d'offre permanente. Ceux qui s'adressent à eux ne font donc qu'accepter ces offres faites d'avance ; le contrat qui intervient, par suite, entre le sinistré et l'un de ces navires se forme donc au siège même de la société qui l'exploite. Il faut admettre, comme corollaire, qu'un secours ainsi réclamé ne peut être refusé, à moins de force majeure (temps trop mauvais rendant le sauvetage très périlleux, par exemple).

Section II.

Obligations de l'assistant.

A. L'assistant doit exécuter son obligation de bonne foi. — Celui qui s'est engagé à secourir un navire doit exécuter son engagement de bonne foi, c'est-à-dire qu'il doit agir dans l'intérêt du bâtiment auquel il prête secours. Il doit donc s'efforcer de le mettre en sûreté le plus rapidement possible. Il peut être rendu responsable du préjudice souffert par le navire assisté, résultant de manœuvres destinées à se procurer à lui-même un bénéfice plus grand, et cela au détriment de l'assisté.

Le second d'un navire par exemple, monté à bord d'un bâtiment privé d'officiers, est tenu des mêmes obligations que l'eût été le capitaine de ce navire. S'il le fait dérouter sans nécessité dans le but de l'amener dans un port éloigné pour y faire régler une rémunération qu'il espère plus large que dans un autre, il est en faute et de ce chef passible de dommages-intérêts venant en déduction de la rémunération qui lui est octroyée, à raison du préjudice causé par ce déroutement de l'assisté (1).

Il en serait de même du cas où un navire s'engageant à en remorquer un autre pour le tirer du péril, évite un port rapproché et l'amène dans un port plus éloigné dans le même but que précédemment, s'il en résulte un préjudice

(1) Havre, 17 juillet 1872 (J. H. 1872, 1, 165).

matériel ou un déroutement pour ce dernier. La responsabilité encourue à cet égard par l'assistant, l'est à raison d'un dol, car il est de mauvaise foi (art. 1147). Les règles des articles 1150 et 1151 du Code civil, relatives aux conséquences de ce dol lui sont applicables : il est donc tenu des dommages directs et indirects qui peuvent en résulter, mais seulement de ceux qu'il a pu prévoir. Il faut dire, en conséquence, qu'il pourrait se voir déclaré responsable de la perte du navire assisté (1) si cette perte était à craindre et que la situation, par suite, exigeait que le navire fût conduit rapidement à l'abri.

B. L'ASSISTANT DOIT CONTINUER L'ASSISTANCE COMMENCÉE. — L'assistant doit continuer l'assistance commencée et n'abandonner l'assisté que lorsque son aide n'est plus utile. S'il l'abandonne en cours de sauvetage, celui-ci se trouve par cela même dégagé de toute obligation de prix ; c'est l'effet du caractère synallagmatique de la convention. S'il réclame une rémunération devant les tribunaux, ceux-ci prononceront la résolution du contrat pour inexécution partielle (C. civ., art. 1184) (2).

Quand peut-on dire que l'assistance n'est pas terminée ? Au cas d'une convention formelle, elle est incomplète lorsque le but spécifié dans la dite convention n'est pas atteint. Si ce but n'est pas déterminé, le contrat ne le prévoyant pas,

(1) TRONCHE-MACAIRE, p. 100 ; GUILHOUARD, *Contrat de Louage*, t. II, n° 689.

(2) AUBRY et RAU, t. IV, par. 302, n° 80, p. 83 ; PLANIOL, t. II, n° 1377 ; Cass. 12 avril 1843 (S. 1843, 1, 381) ; Havre, 9 novembre 1891 (J. H. 1891, 1, 245).

ou aucun contrat n'ayant été conclu, la question de savoir si l'assistant a inopinément arrêté ses services est une question de fait. Les juges, saisis de la cause, doivent reconnaître si l'abandon par l'assistant de l'assisté était opportun, et si des circonstances ne résultait pas pour le premier l'obligation de continuer encore ses services. On peut poser en principe que l'assistant ne peut les arrêter avant qu'ils aient eu un résultat utile.

S'il n'exécute pas entièrement ses engagements, il devient responsable à raison de son dol ou de sa faute, suivant les cas, des dommages qui en résultent pour l'assisté, notamment des pertes matérielles et de l'obligation où se trouve celui-ci de s'adresser à d'autres secours (art. 1147-1151) (1). Un arrêt de la Cour de Bruxelles du 12 juin 1879 (2) a déclaré responsable d'un échouement et de l'indemnité à payer aux remorqueurs ayant opéré le renflouement, un remorqueur qui avait refusé de continuer l'assistance qu'il prêtait à un navire en péril. Il était « tenu de continuer ses services, sans pouvoir les interrompre à un moment inopportun pour imposer au navire en péril des conditions excessives de sauvetage ; ... en agissant ainsi, il violait le quasi-contrat d'assistance qui intervient implicitement entre un navire menacé de périr et le remorqueur venu à son secours » (3).

L'assistant échappe à cette responsabilité si, par suite de

(1) TRONCHE-MACAIRE, p. 100 et suiv. ; ROSSEL, p. 178.

(2) Pas. belge, 1880, 2.392 ; J. A. 1879, 1,322 ; Belg. jud., t. XXXVII, p. 866.

(3) Même sens : Cass., 27 janv. 1880 (P. 1882, 1, 494).

force majeure, il s'est trouvé dans l'obligation d'abandonner l'assisté (1).

C. L'ASSISTANT NE PEUT RÉCLAMER EN COURS D'ASSISTANCE AUCUNE AUGMENTATION DE RÉMUNÉRATION. — Cette règle s'applique aux conventions à forfait. Par analogie avec l'article 1793 du C. civ. il ne peut l'exiger ni en cours d'assistance, ni même après, lorsque les dangers et les difficultés du travail ont dépassé les prévisions, à moins qu'une clause du contrat ne le prévoie expressément. C'est une conséquence de l'article 1134. Si, à la suite du refus de l'assisté de consentir une augmentation de prix, l'assistant abandonne le sauvetage, il peut se trouver privé de tout ou partie de la rémunération suivant les règles établies plus haut.

La raison et le texte même de l'article 1793 restreignent la règle au cas où un prix a été fait d'avance et en bloc. Cependant si le prix n'a pas été fait d'avance, l'arrêt de Bruxelles du 12 juin 1879 (2) me porte à croire qu'en cours d'opérations l'assistant ne peut imposer un prix, parce que, si l'assisté n'y adhère pas, l'assistant ne peut rien contre lui et se trouvera toujours obligé de continuer son assistance. S'il cesse ses services, il commet un dol dont il paiera les conséquences. Dès le début de l'assistance il est tenu par un contrat avec prix à débattre, qu'à moins de force majeure il ne peut pas violer. Si l'assisté promet la somme réclamée,

(1) TRONCHE-MACAIRE, cité.; Haute-Cour d'Amirauté angl., 5 nov. 1885 (CLUNET, 1887, p. 95).
(2) Précité.

cette promesse est néanmoins valable, sauf l'annulation pour violence, s'il y a lieu.

Section III.

Droits de l'assistant.

A. Droit a l'indemnité et a la rémunération. — L'assistant a d'abord droit au remboursement des impenses utiles et des pertes qu'a pu entrainer pour lui son dévouement. C'est une véritable indemnité, qu'on oppose à la rémunération, pur salaire du travail. Au fond, indemnité et rémunération dérivent du même principe; toutes les deux représentent une valeur sortie du patrimoine de l'assistant pour entrer dans le patrimoine de l'assisté. Seulement, la première correspond à des pertes matérielles déterminées et la seconde à un travail indéterminé mais déterminable: les juges n'auront qu'à constater les premières mais devront évaluer les secondes. Ce sont deux phases d'un même salaire que j'assimilerais, puisque je considère l'assistance comme une entreprise spéciale, au salaire d'un entrepreneur représentant une valeur fixe et déterminée, celle des matériaux employés, et une valeur indéterminée mais déterminable, son travail. — Les tribunaux ont donc raison de ne pas employer deux termes différents pour ces deux parties du salaire d'assistance et de le dénommer, soit indemnité, soit rémunération.

Les débours et pertes devant entrer en ligne de compte dans la rémunération d'assistance sont ceux qui résultent directement de l'acte d'assistance; il est juridique et équitable que l'assisté les supporte puisque c'est dans son intérêt qu'ils ont été faits et qu'ils correspondent à un gain fait par lui. Nous en verrons des exemples lorsque nous étudierons les bases de la rémunération.

L'assistant a droit aussi à une rémunération proprement dite pour son travail.

B. CONDITIONS DE SUCCÈS. — Le droit au salaire d'assistance est subordonné à une condition: le succès de l'entreprise d'assistance (1). La tentative d'assistance ne suffit pas pour donner droit à une rémunération (2). Le contrat d'assistance ayant un objet déterminé, une obligation de faire de la part de l'assistant, il tombe si l'objet n'est pas atteint. On est en présence d'une véritable condition résolutoire tacite: l'indemnité est due si le navire est sauvé,

(1) JACOBS, L. II, n° 996; ROSSEL, p. 117; TRONCHE-MACAIRE, p. 100, 112 et 113. En ce sens, C. all., art. 740; C. néerlandais, art. 562; C. portugais, art. 681; C. italien, art. 121; MERCHANT SHIPPING ACT, art. 458; C. finlandais, art. 168; C. de l'Uruguay, art. 1471-1474. — Contra : LYON-CAEN et RENAULT, p. 1072.

(2) Le jugement du Havre du 10 mai 1869 (H. 69, 1, 122) semble admettre la rémunération même en cas de tentative non couronnée de succès et c'est en ce sens que les Pand. fr. (n° 18) l'interprètent. C'est inexact. A la vérité, des secours étaient déjà envoyés quand le remorqueur arriva au port avec la lettre que lui avait remise le capitaine en péril. Mais c'est pour le fait même de s'être dévoué pour porter cette lettre que le remorqueur a été récompensé. Il s'était formé un contrat qui fut partiellement exécuté, et cette exécution partielle méritait salaire.

l'assistance n'a pas eu ce résultat, le contrat est résolu rétroactivement. L'assistant n'aura pas même droit à l'indemnité des dépenses ou pertes qu'il pourrait avoir faites ; en vertu de quel principe l'assisté les supporterait-il ? Il n'en a tiré aucun profit. L'assistant, en offrant ses services, court donc le risque de ne pas les voir aboutir et de n'obtenir aucune récompense malgré ses pertes. Cela semble choquant, de prime-abord. Cependant, au point de vue juridique, cette solution est très logique : l'assisté ne doit pas exécuter son engagement si l'assistant, pour une raison ou une autre, n'a pas exécuté le sien (art. 1184). En prévision de cette éventualité, les sauveteurs stipulent parfois, dans les conventions d'assistance, une indemnité même pour le cas d'insuccès (indemnité moins forte naturellement qu'au cas où l'assistance aurait abouti). Un arrêt d'Anvers du 5 janv. 1866 a jugé un cas de ce genre (1). Cette précaution est bonne.

Quand peut-on considérer l'assistance comme couronnée de succès ? Toutes les fois qu'un résultat utile a été obtenu. Ce principe s'applique à tous les cas, lorsqu'une convention formelle fixe un but déterminé à l'assistance et que celui-ci est atteint ; lorsque ce but n'a pas été obtenu, pour diverses causes, mais qu'un avantage a été retiré pour l'assisté du secours incomplet qui lui a été porté ; et lorsqu'aucun but n'a été fixé à l'assistance. Si le secours, prêté à la suite d'une convention formelle, a été interrompu fortuitement, après avoir cependant procuré un avantage à l'assisté, l'avoir,

(1) J. A., 66, 1,120. Cela résulte aussi a contrario d'un arrêt du Havre du 10 mai 1869 cité plus haut.

par exemple, mis à même de se procurer d'autres secours, cette assistance quoiqu'incomplète, doit être rémunérée (1). Cette rémunération doit naturellement être inférieure à celle que prévoyait la convention ou qu'aurait obtenue l'assistant, s'il eût mené son opération jusqu'au bout. Il faut admettre cette décision, même au cas d'exécution incomplète d'une convention formelle d'assistance par suite de la mauvaise foi de l'assistant, si l'exécution partielle a procuré un avantage à l'assisté. Les théories des auteurs sur la résolution des contrats (2) et les décisions de jurisprudence (3) sont en ce sens. Mais il faut déduire de cette rémunération les dommages-intérêts que pourrait devoir l'assistant à raison de son dol ou de sa faute, ou réciproquement, si les seconds sont plus élevés que la première.

A fortiori, doit-on admettre la même décision quand aucune convention, au préalable, n'a fixé l'étendue du service à rendre. L'utilité de l'assistance se mesure au succès et au plus ou moins d'importance du succès correspond une plus ou moins forte rémunération. Celle-ci pourra être due même quand le succès de l'assistance n'est pas directement imputable à l'assistant, mais que, par suite de circonstances postérieures (l'assisté s'est sauvé de lui-même ou a été

(1) Havre, 9 novembre 1891 (J.H. 91, 1,245). Hte-Cour de Justice angl., 22 janvier 1884 (*Law Times Report*, vol. 50, p. 127; Clunet, 1886. p. 367); Berlinghieri, *Rapport pour le Congrès de Paris*, Question III, in fine.

(2) Planiol, t. II, nos 1363-1377; Demolombe, *Contrats*, t. II, no 517bis et 537.

(3) Cass. 14 avril 1891 (D. 91, 1, 329); 5 novembre 1895 (D. 95, 1,8); Hâvre, 9 novembre 1891 (J. H. 91, 1, 245).

sauvé dans la suite par un autre navire), il peut être considéré comme ayant contribué dans une certaine mesure au sauvetage du navire (1).

L'insuccès de l'assistance peut provenir de la volonté ou de la faute de l'assisté. De sa volonté d'abord : après avoir réclamé le secours, il refuse celui qui se présente ou arrête l'assistance commencée (le cas est le même). L'assistant qui, s'étant dérangé, n'a pas eu à intervenir ou dont l'aide a été abandonnée obtiendra-t-il alors une indemnité ? Oui (2). Cette rémunération représente les dommages-intérêts lui revenant à raison du dol de l'assisté (art. 1145), car celui-ci a violé le contrat d'assistance intervenu entre eux formellement ou en fait. Ces dommages-intérêts comprenant l'indemnité des dépenses faites par l'assistant et le gain qu'il pouvait espérer de son travail (art. 1149) il acquiert ainsi indirectement un salaire en raison du « service que, sur la demande du défendeur, il avait accepté et s'était mis en demeure de rendre », dit le jugement d'Ostende du 3 décembre 1856. Lorsque le prix du service a été convenu d'avance, ces dommages-intérêts sont tout fixés, et le juge n'aura qu'à allouer à l'assistant la somme entendue. S'il n'existait aucune convention formelle, il les appréciera souverainement d'après les circonstances. Il pourra se baser par exemple, toutes proportions de tonnage et de puissance

(1) Jacobs, t. II, n° 996 ; Hte-Cour de Justice angl. 22 janvier 1864 cité.

(2) Ostende, 3 décembre 1856 (J. A. 57, 2, 91) confirmé par la Cour de Gand, 4 juillet 1857 (Pas. belge 1858, 2, 351, Belg. jud. t. XV. p. 1048) ; Marseille, 13 novembre 1901 (J. M. 1902, p. 43) ; Legeay, p. 115 ; Rossel, p. 118 ; Jacobs, p. 647 ; Tronche-Macaire, p. 113.

gardées, sur l'indemnité allouée au navire dont l'assisté aura pu accepter les services après avoir abandonné ceux du premier. En ce cas, l'assisté se trouve débiteur de deux indemnités à raison de deux contrats d'assistance bien distincts.

Il est assez rare que l'assisté abandonne de mauvaise foi l'assistance offerte ou commencée. Il peut invoquer souvent l'excuse du cas fortuit. Le secours a pu devenir inutile, parce que l'objet ou la cause de l'assistance a disparu avec le danger ; en ce cas, le contrat n'ayant plus aucune raison d'être, l'assisté n'est plus tenu de supporter une aide étrangère. Il doit cependant indemniser l'assistant pour les débours qu'il a déjà faits et le travail qu'il a fourni ; le contrat est valable dans la mesure où il a été exécuté. Il doit aussi une indemnité pour le simple dérangement, pour la même raison (1).

L'inutilité de l'assistance peut provenir encore de la simple faute de l'assisté, c'est-à-dire de sa négligence ou d'une fausse manœuvre qui lui est imputable. Pour les mêmes raisons que précédemment, l'assistant a droit à des dommages-intérêts établis comme plus haut.

Ils seront dus, en cas de dol ou faute, même si le navire périt (art. 2092).

C. Question des avaries. — En cours d'assistance, le navire assistant est exposé à subir des avaries. Peut-il en être indemnisé par l'assisté ? Oui, mais pour certaines avaries seulement. L'assisté n'est responsable que dans les

(1) Marseille, 13 novembre 1902 (J. M. 1903, 1, 43).

termes des articles 1382 et suivants du Code civil. En divisant les avaries en trois catégories : avaries provenant du cas fortuit, avaries provenant du fait de l'assistant, avaries provenant du fait de l'assisté, et en leur appliquant les principes du droit commun relatifs à la responsabilité civile, il est facile de voir à qui elles incombent.

Les pertes et dommages fortuits éprouvés par l'assistant ne peuvent donner lieu à aucune répétition de sa part ; ils font partie des risques qu'il encourt volontairement en offrant ses services moyennant une rémunération proportionnée à ces risques. Ne provenant pas du fait de l'assisté et n'étant pas une conséquence nécessaire de l'assistance, l'assisté n'a pas à les supporter. « Les demandeurs (assistants) se trouvent sous ce rapport, dit un jugement d'Anvers du 11 mai 1872 (J. A. 1872, 1, 69), dans la même situation que tout autre entrepreneur d'ouvrage, lequel, sauf accord contraire, doit incontestablement supporter le dommage qui arrive naturellement ou par suite d'une force majeure aux instruments dont il se sert pour exercer une industrie ». En conséquence cet arrêt refuse de faire indemniser par l'assisté le propriétaire d'un remorqueur coulé par la chute d'un mât du navire qu'il secourait. Ainsi, encore, le navire assistant qui subit une collision avec un troisième navire pendant l'assistance, sans qu'il y ait faute de l'assisté, ne pourra réclamer de ce chef aucune indemnité à celui-ci (1).

Si les avaries proviennent du fait de l'assistant, c'est lui qui les supporte, naturellement (2).

(1) Anvers, 12 février 1868 (J. A. 1868, 1, 64).

(2) Cass., 28 mars 1900 (P. 1901, 1, 405).

Quant à celles qui proviennent du fait de l'assisté, en vertu de l'article 1382, ce dernier doit les supporter, en principe, quand la faute est bien caractérisée. Mais que décider dans notre cas spécial ? La responsabilité de l'assisté est très atténuée et va même parfois jusqu'à disparaître. S'il a besoin de secours, c'est qu'il n'est plus maître de lui, tandis que l'assistant est libre de ses mouvements, pas toujours complètement, mais plus cependant que celui qu'il aide. Dans ces conditions, il est souvent bien difficile de savoir de qui vient la faute et, partant, la responsabilité. Comment aussi démêler exactement le cas fortuit du cas de faute de l'une des parties ? Il est impossible de donner à la question une solution précise. C'est aux juges à résoudre la difficulté selon les faits et circonstances de la cause qui leur est soumise. Il me semble qu'ils doivent considérer avant tout qui a pris la direction des secours, si c'est l'assistant, ou si l'assisté s'est fait seulement aider par l'assistant. Cela lui donnera peut-être certaines indications relativement à la responsabilité. M. Rossel (p. 179) ne croit pas qu'on puisse rendre l'assisté responsable de son fait, à cause de la situation où il se trouve. M. Legeay (p. 114), sans oser se prononcer, semble pencher vers cette solution. Mais comment alors, dans la plupart des arrêts, parle-t-on d'indemnité pour avaries à côté de l'indemnité pour dépenses faites par l'assistant ? Pourquoi fait-on payer par l'assisté les bris et détériorations des remorques du navire assistant (1), ce qui est bien une avarie, et pas plus imputable, ce me semble, à l'un qu'à l'autre ?

(1) Havre, 2 mai 1857 et 13 février 1858 (J. H. 1857, 1, 91 et 1858, 1, 38).

D. ASSISTANCE RÉSULTANT D'UNE OBLIGATION DE SERVICE. — L'assistant a-t-il droit à une indemnité s'il était tenu d'une obligation de services envers le navire auquel il a porté secours ? Cette question intéresse l'équipage du navire, les pilotes et lamaneurs, et les remorqueurs.

L'équipage. — Il n'a droit à aucune rémunération (1). En vertu de son contrat de louage de services, il se doit entièrement au service du navire sur lequel il est engagé; en s'efforçant de le faire échapper au danger, il ne fait qu'exécuter les obligations de son contrat. Une rémunération ferait double emploi avec ses gages. Comme le dit M. Jacobs, « le même service ne doit pas être rémunéré deux fois; l'assistant qui s'est borné à remplir un devoir salarié ne peut réclamer, pour ce même devoir, une seconde rétribution ». Il s'ajoute à cela une considération pratique. Il serait à craindre que des équipages ne provoquent le péril pour se donner la satisfaction rétribuée de sauver le navire; ils pourraient souvent le faire sans danger. Pour qui connait les marins de la navigation commerciale, cette considération a de la valeur. A noter le considérant plutôt ironique du jugement du tribunal de district de Massachussetts cité en note. Le second et quelques marins d'un bâtiment naufragé s'étaient sauvés sur une

(1) MOREL-SPIERS, *Observations sur un projet de loi internationale*, p. 14; F. BERLINGHIERI, *Rapport pour le Congrès de Paris*, question 4; TRONCHE-MACAIRE; JACOBS, t. II, nº 98. MAUDE AND POLLOCK, I, p. 645; Anvers, 8 mai 1884 (J. A. 1886, 1, 350); Rotterdam, 20 décembre 1884 (CLUNET, 1887, 246); Cour de district de Massachussetts, 5 mars 1887 (CLUNET, 1877).

embarcation du navire ; le second eut la prétention de se faire indemniser pour sauvetage du canot. Le tribunal le débouta naturellement, « puisque l'embarcation semble avoir sauvé le demandeur autant que le demandeur avait sauvé l'embarcation, déclare-t-il, le compte se trouve réglé ». Le principe de non-rétribution est admis dans les Codes allemand (art. 740 in fine), italien (art. 128) et portugais (art. 683). Il a l'avantage de ne pas mettre en conflit l'intérêt de l'équipage et celui du navire. La loi italienne, pour stimuler l'équipage au sauvetage, va jusqu'à le priver de son salaire en cas de naufrage du navire. C'est aller trop loin. En Angleterre, l'équipage est admis à réclamer une rémunération, si son contrat est rompu, ce qui se produit de plein droit dans trois cas : (*a*) Par le fait du capitaine ; (*b*) Par abandon du navire de bonne foi et avec consentement du capitaine ; (*c*) En cas de perte du navire. Cette règle est dangereuse, pour les raisons exposées plus haut. Aux Etats-Unis on a égard à la nature des services rendus et on se préoccupe de savoir si les services dépassent ceux que l'équipage est tenu de rendre à son navire. En France, la jurisprudence, tout en maintenant le principe de non rétribution (qui résulte a contrario de l'art. 258 du Code de commerce), a déjà appliqué cette théorie des tribunaux américains. Le tribunal de Commerce de Marseille (10 juin 1902) (1) a octroyé 3.000 francs d'indemnité à un matelot qui, en refusant de quitter son navire, permit de donner

(1) AUTRAN, XVII, p. 762. — J. M. 1902. 1, 313 (Affaire du matelot « Dor » du navire le « Tourny »), confirmé par cour d'Aix, 12 février 1903 (J. M. 1903, 1, 248).

à l'acte d'intervention du sauveteur le caractère d'assistance au lieu de sauvetage, plus onéreux. C'était un cas d'assistance. Le principe d'interprétation des conventions autorisait le tribunal à donner à cet acte le caractère d'acte dépassant les obligations du louage de service qu'est l'engagement du marin.

Le Congrès de Paris s'est prononcé contre l'allocation d'une indemnité à l'équipage.

Pilote. — Deux situations sont à considérer en ce qui le concerne : 1° le cas où l'assistance donnée par lui l'a été en vertu d'une obligation de service ; 2° le cas où, spontanément et n'y étant pas forcé par son service, il se dévoue pour sauver un navire du péril. — Eliminons de suite ce deuxième cas auquel il faut appliquer les règles ordinaires de l'assistance. Il agit en effet ici comme particulier et doit être rémunéré comme tel. C'est ainsi qu'un pilote monté à bord d'un remorqueur qui avait porté secours à un navire en péril, ayant contribué au sauvetage, mais sans piloter le navire, n'a pas obtenu l'indemnité allouée en ce cas au pilote, mais simplement une indemnité égale à celle qu'obtinrent les lamaneurs qui se trouvaient comme lui à bord du vapeur assistant. N'étant pas en service, il ne recevait comme eux qu'une simple indemnité d'assistance (1).

Le cas d'assistance donnée par un pilote en vertu d'une obligation de services est prévu par les articles 24 et 43 du

(1) Havre, 10 mai 1869 (J. H. 1869, 1, 125). Même sens, mais pour un cas de sauvetage, Cass. 6 novembre 1855 (P. 1856, 335 ; D. 1856, 1, 255), Caumont, p. 772 ; et a contrario, Havre, 28 mai 1877 (J. H. 1857, 1, 159).

décret du 18 décembre 1806 sur le service des pilotes, le dernier ainsi conçu : « En cas de tempête et de péril évident, une indemnité particulière, fixée par le tribunal de commerce, sera payée par le capitaine au pilote et sera réglée sur le travail et les dangers qu'il aura courus ». Cet article s'applique non seulement au cas où le danger existait déjà lorsque le pilote est monté à bord, mais encore au cas où le navire est mis en péril quand le pilote, chargé de le conduire au port, était déjà à son bord (1). C'est une véritable indemnité d'assistance (2), et c'est le seul cas d'assistance que prévoient nos lois en dehors de la question spéciale d'abordage. Le taux de l'indemnité n'est pas fixé ; il dépend des circonstances dont les tribunaux de commerce sont juges et qu'ils déterminent suivant les règles de l'article 43 (art. 24 et 43 du décret de 1806). Le pilote n'a droit qu'à cette indemnité, indépendamment, bien entendu, de son salaire ordinaire, et ne peut en réclamer d'autre si on ne lui en offre pas spontanément. Le tribunal de commerce compétent est celui du port d'immatriculation du pilote ; l'obligation de s'adresser à tout autre tribunal, comme celui de destination du navire, entraînant pour le pilote des déplacements ruineux et préjudiciables pour l'exercice de ses fonctions (3). L'article 46 du décret de 1806 donne au pilote le droit de réclamer une indemnité pour le

(1) Valin ; Beaussant, n° 355 ; *Journal du Palais*, Répertoire général, n° 88, au mot « Pilote » (1791-1850) ; Cass. 6 novembre 1855, cité ; Havre, 10 mai 1869, cité ; Havre, 28 mai 1877 (J. H. 1877, 1, 159).

(2) Que la jurisprudence appelle indemnité de secours par opposition à l'indemnité de sauvetage.

(3) Beaussant, n° 361.

cas où, en abordant par gros temps le navire en péril, sa chaloupe se perd, comme celui de la faire réparer aux frais de l'assisté si elle subit des avaries. Cette dépense est une avarie commune à supporter par le navire et la cargaison (1). La jurisprudence étend l'article 46 et décide que s'il prévoit le cas ordinaire, c'est-à-dire celui où la chaloupe subit des avaries en accostant le navire pour permettre au pilote de monter à bord, il est applicable aussi au cas où la chaloupe ayant été dans l'impossibilité d'aborder ce navire, le pilote preste son service d'une autre façon, par exemple en précédant le navire pour le faire entrer dans une passe, et se perd en rendant ce service ; « attendu qu'il suffit que la chaloupe, quand elle a péri, fût au service du navire pour qu'il y ait lieu à l'indemnité » (2). Cette solution est équitable.

Ce décret général de 1806 a subi des modifications du fait de la promulgation par décrets plus récents de réglements de pilotage pour chaque port français. Mais en ce qui concerne l'assistance, quelques-uns n'ont fait que reproduire l'article 46 du décret de 1806 (le réglement de pilotage de Dunkerque, par ex., art. 51 et 63 in fine) et d'autres ne l'ont pas prévu (réglements de pilotage du Havre, par ex.).

Aux Etats-Unis, dans l'Orégon au moins, la législation sur les services rendus par les pilotes est beaucoup plus rigou-

(1) Beaussant, n° 358 ; art. 46 du décret de 1806 « lors d'un gros temps, si la chaloupe d'un pilote, en abordant un navire à la mer, reçoit quelques avaries, elle sera réparée aux frais du navire et de la cargaison, et il en sera de même si la chaloupe se perd en totalité ».

(2) Poitiers, 12 mai 1847 (P. 1847, 2, 196).

reuse que chez nous. La loi de 1882 de l'Orégon sur les pilotes les oblige à donner aide aux navires « en cas de violence du temps ou de désastre », et ne leur octroie l'indemnité de sauvetage que s'ils ont couru « un risque ou un danger extraordinaire ». Notre décret de 1806 est beaucoup plus large puisqu'il accorde cette indemnité en cas de péril évident ou de tempête, sans autre condition. — La jurisprudence américaine craint que les pilotes ne soient tentés, avec une loi plus avantageuse, de faire naître les occasions de danger pour le navire qu'ils dirigent, afin d'en profiter sous forme d'indemnité (1). Je doute que cela soit à craindre en France. Nos pilotes sont trop jaloux de leur honneur pour être capables de tels actes. Le jeu serait du reste trop dangereux, car les enquêtes qui se font autour des cas d'assistance soumis aux tribunaux peuvent le découvrir, entraînant pour leurs auteurs de très graves responsabilités.

Lamaneurs. — Les lamaneurs forment les équipages des bateaux d'aide chargés d'aider les manœuvres des navires dans les ports, comme, par exemple, leur passer les amarres : ils sont aussi aux ordres des pilotes. L'article 43 du décret ne leur est pas applicable (2).

Quelle est leur situation lorsqu'ils ont concouru, avec un pilote dont ils forment l'équipage, à une assistance, et lorsque l'acte de ce pilote tombe sous les termes de l'article 43,

(1) Cour de circuit, district de l'Orégon, mars 1884 (Alb. L.J. vol. 30, p. 135 ; Clunet, 1885, p. 580).

(2) Havre, 23 décembre 1901 (J.H. 1902, 1, 46).

c'est-à-dire quand celui-ci accomplit un service officiel ? Il est d'usage en ce cas que ces lamaneurs, là où les tarifs ou les usages leur donnent droit à une part de pilotage, touchent sur l'indemnité de l'article 43 une part proportionnelle à ce salaire de pilotage (1). S'ils se dévouent pour porter secours à un navire en dehors de tout service obligé, ils agissent comme particuliers et ont droit comme tout autre à une indemnité d'assistance, indépendamment de la gratification qu'ils pourraient avoir reçue de l'autorité (2).

Remorqueurs. — Un remorqueur a-t-il droit à une indemnité d'assistance lorsqu'au cours de son service un péril est survenu, modifiant les conditions de ce service et lui faisant courir des dangers ? Oui : un contrat de remorquage peut se changer en contrat d'assistance. Il faut pour cela certaines conditions, les unes relatives à la nature même du service, les autres relatives aux circonstances qui l'ont déterminé. Quand dira-t-on que le contrat de remorquage s'est changé en contrat d'assistance ? ou finit celui-là et commence celui-ci ? Il n'est pas possible de démarquer très nettement les deux contrats, car c'est surtout une question de fait. On peut cependant poser en principe que de simples difficultés ne peuvent mettre fin au contrat de remorquage ; ce contrat implique le devoir, du chef du remorqueur, non-seulement de traîner le navire remorqué et d'en accélérer la marche, mais aussi de le protéger contre les accidents

(1) Havre, 23 décembre 1901, précité ; Journ. du Palais, Rép. Général (1791-1850 ; au mot « Pilote » n° 89).

(2) Havre, 10 mai 1869 (J. H. 1869, 1, 127) et 28 mai 1877, (J. H. 1877, 1, 159).

dans la mesure de ses aptitudes, et ce jusqu'au lieu de destination convenue (1). C'est ainsi qu'un remorqueur ne peut prétendre avoir droit à une indemnité d'assistance pour avoir repris la remorque d'un navire parti en dérive après le détachement de cette remorque. Le contrat de remorquage ne prend fin, en effet, dit le jugement auquel je fais allusion, « qu'après l'entier accomplissement de l'objet que les parties se sont proposé » ; le service du remorqueur ne cessait « qu'après le parfait ancrage du remorqué ou après son entrée dans le bassin », dans le cas du jugement (2). La dérive du navire n'était qu'un incident du contrat qui n'était pas entièrement accompli, puisque l'ancrage était défectueux ; il était du devoir du remorqueur de refaire le travail incomplet. Il ne faut pas non plus considérer comme cas d'assistance le cas où le travail du remorqueur a exigé une forte tension de la machine ou une lutte contre le vent et les flots (3). Le contrat de remorquage ne s'accomplit pas nécessairement dans les circonstances les plus avantageuses, mais peut entraîner certaines difficultés de navigation (4). Mais si, pour une cause ou une autre, les services rendus par le remorqueur au remorqué présentent un caractère extraordinaire, dépassant les limites du contrat de remorquage, ce

(1) Anvers, 16 février 1866 (J. A. 1866, 1, 188) ; AUTRAN, *Code*, p. 124 et suiv. ; Pand. fr. n° 35 et suiv. ; Anvers, 19 janvier 1859 (J. A. 1859, 1, 123).

(2) Anvers, 18 avril 1867 (J. A. 1867, 1, 125).

(3) Anvers, 2 mai 1903 (J. A. 1903, 1, 234) ; Trib. sup. hanséatique, octobre 1886 (AUTRAN, III, p. 212).

(4) JACOBS, n° 998 ; LEGEAY, p. 93 ; Anvers, 8 mars 1889 (J. A 1889, 1, 301).

contrat se change en ce cas en contrat d'assistance (1). Le remorqueur n'étant pas forcé de courir des risques de péril dans l'accomplissement de ses obligations, aurait le droit strict d'abandonner le navire remorqué pour se mettre à l'abri. Le tarif de Dieppe (art. 2) prévoit que, même après les engagements, le remorqueur a le droit de se refuser à tout travail qui présenterait quelque danger pour lui et dont il sera juge. Si le remorqueur continue ses services dans les conditions nouvelles de péril, il se forme un contrat tacite d'assistance, s'il n'intervient pas de stipulation formelle. De quelques décisions de jurisprudence distinguant en ce cas le salaire de remorquage et l'indemnité d'assistance, dus tous les deux en ce cas et séparément au remorqueur, il semble résulter qu'il existe en telle circonstance, entre remorqueur et remorqué, deux contrats différents : contrat de remorquage et contrat d'assistance (2). Ce n'est donc pas, comme il est dit parfois, une transformation de contrat qui se produit (3), mais une adjonction d'un contrat à un autre existant déjà ; ce serait, autrement, admettre une novation

(1) JACOBS, n° 998 ; LEGEAY, p. 93 ; MAUDE AND POLLOCK, t. I. p. 638 ; RUBEN DE COUDER, *Naufrage*, n° 36 ; Anvers, 4 novembre 1862 (J. A. 1863, 1, 11) ; Bruxelles, 12 juin 1879 (Pas. b. 1880, 2, 392) ; Anvers, 27 juin 1884, 26 mai 1886, 8 mars 1889 (J. A. 1885, 1, 299 ; 1887, 1, 5 ; 1889, 1, 30). Cour de district de Rhode-Island, 2 juin 1902 (AUTRAN, XVIII, p. 233). Plusieurs tarifs de remorquage (Boulogne, Dieppe, etc..) stipulent expressément que le remorqueur pourra réclamer en ce cas une indemnité spéciale.

(2) Anvers, 16 juin 1860 ; 4 novembre 1862 (J. A. 1861, 1, 217 ; 1863, 1, 11), Bruxelles, 12 juin 1879 (Pas. b. 1880, 2, 392) ; Anvers, 2 mai 1903 (J. A. 1903, 1, 234).

(3) En ce sens : Pand. fr., n° 47.

qui est impossible, car la volonté expresse ou tacite des parties ne peut donner au remorquage primitif le caractère d'un acte d'assistance dont les conditions n'existaient pas encore.

Pour que le contrat d'assistance se forme, il faut qu'en cours de remorquage le remorqueur soit amené à rendre au remorqué un service exceptionnel (1), c'est-à-dire que les conditions exigées pour que l'intervention d'un remorqueur soit un acte d'assistance, soient remplies. Je les ai indiquées au 1er chapitre en ces termes : le service doit entraîner pour le remorqueur un péril ou un travail extraordinaire, ne rentrant pas dans le cadre du service ordinaire du remorquage.

Pour avoir droit à l'indemnité d'assistance, il faut certaines conditions se rapportant à la question de responsabilité des accidents dérivant pour le remorqueur du contrat de remorquage. Il est entendu aujourd'hui que ce contrat est un louage de services ou d'industrie (2), et non un contrat de transport comme il a été quelquefois décidé. Le remorqueur, se bornant à fournir des moteurs à des bateaux conservant leur équipage et leur chargement, n'est pas un voiturier. L'article 1784 du Code civil, édictant une présomption de faute contre celui-ci, ne lui est donc pas applicable. Sa res-

(1) GOVARE. *Avant-Projet de loi uniforme en matière de sauvetage et d'assistance maritime* (art. 15) ; MOREL-SPIERS, *Observations sur un projet*, etc... p. 14 et 15 ; F. BERLINGHIERI, *Rapport pour le Congrès de Paris*, p. 17 et 18 ; JACOBS, n° 998 ; Arrêts cités plus haut.

(2) Note sous Haute-Cour de l'Amirauté anglaise, 13 mars 1897 (CLUNET 1898, p. 68) ; Paris, 26 novembre 1892 (D. 93, 2, 141 ; S. et P. 93, 2, 91) ; Poitiers, 24 décembre 1888 (P. 89, 1, 867 ; S. 89, 2, 161) ; Paris, 16 avril 1886 (S. 88, 2, 235 ; P. 88, 1, 1235).

ponsabilité n'est engagée que dans les termes des articles 1382 et suivants. En appliquant ces principes en notre matière, il résulte que le remorqueur a droit à une indemnité d'assistance si son service prend un caractère exceptionnel, excepté si ce changement est le résultat d'une faute qui lui est imputable et que doit prouver celui qui la lui impute. Le péril se présente-t-il fortuitement au cours du remorquage, accident de mer ou accident au remorqué, le remorqueur pourra réclamer son indemnité d'assistance, car « la rémunération des services spéciaux à prester éventuellement à la suite d'accidents de force majeure n'est pas comprise dans l'entreprise de remorquage » (1).

Il en est de même si le péril a été caché par le remorqué au remorqueur, entraînant pour celui-ci un travail exceptionnel. Mais s'il est prouvé que le danger est une conséquence de sa faute, aucune indemnité ne lui est due (2). Le secours qu'il prête en cette circonstance n'est alors que le commencement de la réparation qu'il doit au remorqué pour l'avoir mis en péril. (3) Ainsi un remorqueur qui, de nuit, après avoir éteint ses feux, s'est amarré aux flancs du navire remorqué, répond de l'échouement qui en est résulté et l'assistance qu'il se trouve obligé de lui porter n'est que la réparation de sa faute (Anvers, 16 février 1866). Cette réparation pourrait même se chiffrer encore par des dom-

(1) Anvers, 16 février 1866 (J. A. 1866, 1, 188) ; JACOBS, précité ; Pand. fr. n° 60.

(2) Cour de district de Rhode-Island, 2 juin 1902 (AUTRAN, 1902, 233) ; Anvers, 16 février 1866 (J. A. 1866, 1, 188) ; Anvers, 19 février 1859 (J. A. 1860, 1, 123).

(3) Pand. belges, n° 36.

mages intérêts supplémentaires, s'il y a lieu. Si la faute est imputable aux deux bâtiments, le remorqueur n'en supportera pas plus la responsabilité que le remorqué et aura droit à l'indemnité d'assistance (1).

La difficulté résidera souvent pour les juges dans le fait de reconnaître d'où vient la faute ; il s'agit de savoir, en effet, qui a la responsabilité de la manœuvre de remorquage. Un jugement récent de Marseille (20 mars 1903, J. M. 1903, p. 224) décide que « le remorqué est en principe la chose du navire remorqueur, que dans la pratique des opérations de remorquage, si la responsabilité (des accidents) incombe toute entière au remorqueur, sauf le cas de force majeure, c'est que seul il a la direction des opérations et, partant, seul il peut et doit donner des ordres nécessaires au bon résultat de ces opérations ». Cet arrêt semble inconciliable avec la théorie exprimée plus haut, limitant cette responsabilité aux termes des articles 1382 et suivants et exigeant la preuve de la faute. Il est de plus contraire à un jugement de Poitiers du 24 décembre 1888 et à celui de Paris du 26 novembre 1892 (cités en notes) qui sont des arrêts de principe, appliquant au cas de remorquage la règle édictée par les articles précités. Mais cette décision de Marseille ne me paraît pas être un arrêt de principe, mais seulement une simple reconnaissance de ce qui se passe dans la pratique : savoir, qu'en général, si l'on a recours aux offices du remorqueur, c'est qu'il connaît mieux que le navire qu'il remorque les lieux de navigation où il pratique, et que les

(1) Haute-Cour de l'Amirauté anglaise, 13 mars 1897 (CLUNET, 1898, 168).

accidents proviennent généralement du défaut d'indications qu'il doit par suite donner au capitaine qui a loué ses services (1). On pourrait tout au plus en déduire une présomption de faute contre le remorqueur, mais une simple présomption qui doit être étayée de preuves et tout au plus susceptible de fournir une indication destinée à éclairer la conscience du juge.

Il va sans dire que si la convention de remorquage met même les cas fortuits à la charge du remorqueur, celui-ci ne pourra pas réclamer d'indemnité d'assistance pour travail exceptionnel occasionné par un cas de force majeure.

En cas d'accident provenant de la faute du remorqueur, la responsabilité du capitaine est limitée à la valeur du remorqueur dont il peut faire abandon. Pourrait-il, au cas où ses efforts ont assuré le salut du navire qu'il a mis en péril, réclamer une rémunération représentant la différence entre la rémunération qui lui sera due pour son assistance et la valeur du navire remorqué ? Il ne le pourrait sûrement pas. Il est impossible en effet que sa faute puisse lui procurer un bénéfice et l'assistance qu'il a donnée n'égalera jamais la perte dont était menacé le navire remorqué par sa faute (2).

(1) Un arrêt de la Haute-Cour de l'Amirauté anglaise du 13 mars 1897 (précité) déclare « qu'on ne peut douter que le remorqueur soit placé sous le contrôle du capitaine remorqué », — ce qui me semble vrai aussi en France, puisque le remorqueur n'est pas un voiturier et se borne à fournir un moteur aux navires qui en ont besoin, — mais qu' « ordinairement le navire remorqué laisse la direction au remorqueur », celui-ci connaissant mieux les lieux que le capitaine remorqué. Cet arrêt et celui dont il est question dans le texte me paraissent exprimer la même idée.

(2) Morel-Spiers, *Observations pour le Congrès de Paris*, p. 15.

Service commandé. — Le Code de justice militaire pour l'armée de mer des 4 et 13 juin 1853 (art. 273, 2°) (1) impose aux commandants de navires de l'État, sous peine de destitution, l'obligation de secourir les navires amis ou ennemis en détresse. La même obligation existe pour les capitaines de navires de commerce à l'égard des navires de l'État, sous peine de 6 mois à 2 ans d'emprisonnement (art. 362, même loi). L'assistance enfin peut être imposée d'office par les autorités ayant la direction des ports à ceux qui dépendent de leur service (pilotes, remorqueurs). Dans tous ces cas d'assistance obligatoire, les assistants ont droit à une rémunération (2). Il n'y aurait aucune raison de la leur refuser; le législateur n'a pu imposer à ces capitaines l'obligation de secourir les navires sans entendre leur reconnaître le droit à une rémunération pour le service rendu (3). Du reste il faut leur appliquer le principe général reconnaissant ce droit aux sauveteurs, car il n'existe aucun texte législatif y dérogeant en ce qui les concerne. La jurisprudence a reconnu ce droit dans plusieurs arrêts (4).

(1) Duvergier, *Rec. des Lois* (1854, 373).

(2) Lyon-Caen et Renault, p. 1072; Legeay, p. 123.

(3) Lyon-Caen, *Rev. crit.*, 1897, p. 548.

(4) Pour l'assistance par les navires de guerre : Nantes, 5 août 1882 et Cour d'appel de Rennes, 17 avril 1883, confirmé par Cass., 6 mai 1884 (S. 1884, 1, 337; P. 1884, 1, 823). Dans ce cas il s'agit bien d'une assistance donnée à un sauveteur par un navire de l'État et non d'un sauvetage. L'administration de la marine ne demanda rien, mais les arrêts reconnurent son droit à une indemnité d'assistance. — Assistance par un navire de pêche à un navire de l'État : Conseil d'État, 16 février 1894 (P. 1896, 3, 27). Jugement mal rendu, car il donne seulement une indemnité pour avaries, probablement parce qu'il jugeait qu'il n'y avait pas de péril véritable (surtout parce que l'État ne paie pas facilement). Pour les pilotes : Cass. 6 nov. 1855 (D. 1856, 1, 255); pour les remorqueurs : Havre, 10 mai 1869 et 28 avril 1885 (J. H. 1869, 1, 122; 1885, 1, 146).

E. Assistance imposée. — Il ne s'agit pas ici du cas déjà vu où un assistant s'est en quelque sorte imposé à un navire en péril en lui arrachant une promesse de rétribution exagérée ; dans ce cas, juridiquement, il y a une acceptation, viciée il est vrai, mais qui n'en existe pas moins jusqu'à son annulation par les juges ; il n'y a donc pas d'assistance forcée. L'assistance est réellement imposée quand, de force ou par surprise, et contre la volonté du capitaine, un soi-disant sauveteur a opéré un acte d'assistance plus ou moins nécessaire (1). L'assistance opérée dans ces conditions doit-elle rémunérée ? Les auteurs sont en général d'accord

(1) Cela devenait autrefois une industrie sur certaines côtes où l'on ne se faisait pas faute de provoquer les naufrages pour sauver de force les navires en péril. Les wreckers des côtes anglaises sont restés légendaires (de Courcy, t. III, p. 20 et suiv.). Ces abus scandaleux, ne respectant même pas les navires de la marine nationale, nécessitèrent l'intervention de notre ministre de la marine. Les préfets maritimes et officiers généraux commandant à la mer reçurent en 1881 la circulaire suivante : MM., différentes dépêches ministérielles, notamment celles des 23 mai 1855 et 22 nov. 1880 (B. O.), ont insisté sur les précautions à prendre pour sauvegarder les intérêts du trésor, lorsqu'un bâtiment de la marine nationale se trouve dans l'obligation de recourir aux bons offices des pilotes ou des navires de commerce étrangers. Un fait récent a montré que les recommandations formelles du département à ce sujet ne sont pas toujours observées. J'ai, en conséquence, l'honneur de vous réitérer de la manière la plus expresse l'invitation de ne jamais accepter aucun service des navigateurs étrangers, et particulièrement de nationalité anglaise, sans avoir, au préalable, débattu et stipulé exactement et par écrit, autant que possible, les conditions pécuniaires de leur concours. C'est ainsi seulement qu'il sera possible d'éviter le renouvellement de demandes de rémunérations exagérées de la nature de celles qui ont été présentées dans maintes circonstances au département de la marine (signé : Cloué) (*Journal officiel de la marine*, 2e semestre 1881, p. 819).

pour déclarer que non (1). Quant à la jurisprudence française, je n'ai pu trouver qu'un arrêt relatif à un acte de piraterie de cette espèce (il concerne du reste un capitaine anglais); il juge dans le même sens (2). La plupart des législations étrangères consacrent cette solution (3). Il est probable que ce serait la théorie des tribunaux français. Pour moi, admettant que tout cas d'assistance est un contrat, je refuse l'indemnité en expliquant juridiquement cette solution : il n'a pas pu se former de contrat, parce qu'il n'y a pas eu d'accord de volontés, et que, par suite, le capitaine violenté ne peut pas être tenu d'une obligation d'indemnité qui n'a jamais pris naissance. Quant à ceux qui admettent qu'à défaut de contrat formel il se forme un quasi-contrat d'assistance, ils doivent, ce me semble, se rallier à la théorie de MM. Lyon-Caen et Renault, accordant la rémunération en cas de service imposé parce qu'aucun texte ne la refuse. Ce quasi-contrat s'est formé du fait même de l'assistance, malgré l'opposition du capitaine intéressé, puisque, de l'essence même du quasi-contrat, il est fait abstraction de son consentement ou de son non-consentement. Juridiquement, s'il y a eu assistance, il doit y avoir eu quasi-contrat : on ne peut sortir de là. Et pourtant le capitaine a protesté..... Cela montre le défaut de la théorie parlant d'un quasi-contrat dans un acte où deux personnes sont en présence. Le capitaine, dit-on, seul maître

(1) De Courcy, p. 20 et suiv. ; Tronche-Macaire ; Legeay, p. 104 ; Rossel, p. 123 ; Jacobs, n° 998 in fine ; Pand. fr., n° 23. Contra : Lyon-Caen et Renault, n° 1072.

(2) Rennes, 30 nov. 1868 (J. H. 1870, 2, 11).

(3) Codes allemand (art. 750), hollandais (art. 545), portugais (art. 683, 2°), de l'Uruguay.

sur son navire, est seul juge de l'opportunité du secours. C'est très exact ; mais cela démontre qu'on a besoin de son consentement pour le secourir et, partant, cela impose la théorie du contrat.

Le Congrès de Paris a refusé la rémunération en cas de secours imposé ; mais il a été question de tempéraments à cette règle.

F. Péril provenant de la faute de l'assistant. — Si le danger que court un navire a été occasionné par la faute de l'assistant, celui-ci a-t-il droit à une rémunération ? Non. De l'application des articles 1382 et suiv. (C. civ.) il résulte qu'il doit la réparation du dommage qu'il a causé, et la première réparation est évidemment de sauver le navire qu'il a mis en péril. L'application la plus importante de cette idée est faite en matière d'abordage. L'article 4 de la loi du 10 mars 1891 impose au capitaine de chacun des navires entrés en abordage l'obligation de secourir l'autre bâtiment. L'assistant, en ce cas, n'a naturellement droit à aucune indemnité d'assistance, s'il est responsable de l'abordage.

Une deuxième application de cette idée a été vue plus haut ; c'est la question de responsabilité des remorqueurs à raison de leurs fautes.

La plus grande difficulté que présente cette question de responsabilité est de prouver le rapport de cause à effet qui existe entre la faute et ses conséquences, c'est-à-dire de démontrer qu'un péril est bien la conséquence de la faute de l'assistant. Il se peut fort bien, par exemple, que le navire assistant supporte les conséquences d'une faute qu'il n'a pas commise lui-même, à première vue. Si le propriétaire

du navire, cause du péril, l'est en même temps du navire assisté, l'indemnité sera de ce fait supprimée pour la part qui le concerne. Il est en effet rendu responsable du délit ou quasi-délit du capitaine du premier navire. Le tribunal de Termonde (24 juillet 1880) (1) a jugé un cas assez particulier. Un navire, en traversant une passe, s'était échoué ; cette passe, dangereuse, n'était que provisoirement ouverte à la navigation, pendant le temps nécessité par des travaux de relèvement d'un navire échoué dans la passe habituelle, travaux dont la durée dépassait la date à laquelle le propriétaire dudit navire s'était engagé à les terminer. Or, ce furent les ouvriers et marins occupés à ces travaux qui prêtèrent assistance au premier navire ; ce propriétaire se porta demandeur en indemnité. Le tribunal jugea qu'il fallait tenir compte de la faute qui lui était imputable en tant que « cause occasionnelle du malheur ». De fait il était fautif puisqu'il n'avait pas terminé dans les délais fixés les travaux de dégagement de la passe (2).

Dans les cas de ce genre, il est de toute équité que la rémunération ne soit diminuée que de la part revenant à l'auteur de la faute, de toute cette part, car il ne peut tirer aucun bénéfice de sa faute ; mais les autres bénéficiaires de la rémunération, chargeurs, affréteurs et équipage par exemple, ont évidemment droit à tout le salaire qui leur revient, car ils sont complètement étrangers à la faute.

(1) Pas. b., 1881, 3, 103.
(2) Voir aussi : Cour de Bruxelles, 15 mai 1879 (Belg. jud., t. XXXVII, p. 792 ; J. A. 1879, 1, 241).

G. Les navires assistant et assisté appartiennent au même propriétaire. — Une rémunération est-elle due au cas où assistant et assisté appartiennent au même propriétaire ? Deux théories sont en présence.

La première n'accorde aucune rémunération. Elle est soutenue par MM. de Courcy (t. III, p. 34 et suiv.) et Govare (Avant-projet de loi uniforme en matière de sauvetage et assistance maritime (art. 13). Elle a été appliquée en jurisprudence par des arrêts : du Havre, 20 septembre 1899, confirmé par la Cour de Rouen, 11 avril 1900 (D. 1901, 2, 225) et du tribunal supérieur hanséatique, 25 avril 1903 (Autran, t. XVIII, p. 884) et 21 novembre 1903 (Autran, t. XIX, p. 750).

La seconde théorie, favorable à la rémunération, prédomine et le Congrès de Paris l'a consacrée. La soutiennent en doctrine : MM. Lyon-Caen et Renault (t. VI, n° 1072 : et Lyon-Caen, *Revue critique*, 1901, p. 464) ; Tronche-Macaire (p. 129-131) ; Sainctelette (fragments d'une étude sur l'assistance maritime, p. 19) ; Jacobs (t. II, p. 649) ; Phillimore ; Marsden (the Law of collisions at sea, p. 294) ; Maude and Pollock (I, p. 649) ; et autour du Congrès de Paris : MM. Marais (assistance par le propriétaire ; Autran, t. XV, p. 841 et suiv.) ; Morel-Spiers (observations sur un projet de

(1) La question a une grande importance aujourd'hui par suite du développement des grandes compagnies de navigation dont les nombreux transports et paquebots, partant à dates régulières, suivant toujours avec une régularité mathématique les mêmes routes, se rencontrent en des points pour ainsi dire connus d'avance. Ceux de ces navires qui se trouvent en péril ont donc chance d'être secourus par des bâtiments de la même compagnie.

loi internationale, etc..., p. 15 et 16) ; Francisco Berlinghieri (assistance, sauvetage et obligation de secours, — rapport, p. 20 et 21) ; Thomas de Biro (observations sur les règles internationales uniformes en matière de sauvetage et d'assistance maritime, question 2). En ce sens aussi, se sont prononcées : l'Association maritime française et la plupart des associations maritimes étrangères (Bulletins et compte-rendu de la Conférence de Paris). En jurisprudence : Marseille, 19 octobre 1900 (Autran, t. XVI, p, 204) ; Tribunal maritime de Trondhjem (Norwège), 12 septembre 1900 (Autran, t. XVIII, p. 121) ; Cour du district ouest de New-York, 16 février 1903 (Autran, t. XVIII, p. 914) ; Anvers, 8 août 1883 (J. A. 1883, 1, 275) ; La Rochelle, 28 novembre 1902.

1re Théorie. — Si le navire secouru était vide et n'était pas assuré, dit M. de Courcy, « la question ne naîtrait pas, faute d'intérêt. On ne se représente pas l'action fantaisiste d'une compagnie contre sa propriété ». Mais il y a des tiers en jeu, des chargeurs et des assureurs : on a prétendu exiger d'eux les mêmes rémunérations que si les navires appartenaient à des propriétaires différents. Ce droit à la rémunération n'est écrit nulle part et si on l'admet, c'est dans l'intérêt général de la navigation. Or, si deux capitaines préposés à la même maison n'ont rempli que leur devoir strict de s'entr'aider, le droit à la rémunération ne se justifie plus. Cependant l'assistant pourra toujours réclamer de ces tiers une indemnité pour le préjudice éprouvé par lui dans l'opération d'assistance ; leurs intérêts ont été protégés, ils doivent donc contribuer à cette indemnité. Il

faudra ainsi calculer la consommation de charbon, de vivres, les salaires, les ruptures de remorques, les avaries, etc... ; il faudra même ajouter une gratification pour les hommes. Le jugement du Havre applique ces principes ; il juge « inadmissible qu'un armateur puisse prétendre retirer un lucre du sauvetage ou de l'assistance donnée par lui à son propre navire » car, en cas d'assistance, l'indemnité due est exclusive de tout gain. Le propriétaire, confirme la Cour de Rouen, « n'a fait, en définitive, qu'accomplir une obligation qui dérivait de son contrat, soit avec les chargeurs, soit avec les assureurs ». Si la Compagnie, en gérant ses propres affaires a géré celles d'autrui, elle ne pourrait, en vertu des principes de la gestion d'affaires, que réclamer le remboursement de ses pertes et du gain dont elle a été privée, à l'exclusion d'un profit quelconque. Et ces arrêts allouent au propriétaire des deux navires une indemnité pour le dérangement du navire assistant, pour le temps perdu par lui et ses frais ; ils en ajoutent une pour le gain dont il a été privé par son retardement, c'est-à-dire la perte éprouvée sur le fret, assuré, comme l'était le navire, contre les avaries ci-dessus mentionnées.

Le Tribunal Hanséatique, en des considérations plus juridiques encore, n'admet pas la possibilité d'un contrat avec soi-même (il s'agit du contrat d'assistance). Les deux capitaines, représentant le même mandant, font une seule et même personne, et un contrat passé entre eux est conclu par une personne avec elle-même en la même qualité juridique, ce qui est inadmissible en droit et incompréhensible en bon sens. Cependant, les créanciers de l'assistant peuvent avoir intérêt à ce que la perte de valeur qu'il a subie par suite de

l'assistance soit mise à la charge de l'assisté dont le navire est le gage d'autres créanciers. L'armateur a une action d'indemnité contre l'assureur du navire assisté pour l'usure subie par le navire assistant, mais à condition d'avoir accompli son obligation de diminuer le dommage dans la mesure du possible.

En résumé, les adversaires de la rémunération présentent cinq arguments : 1° un contrat passé par un propriétaire avec lui-même est anti-juridique et incompréhensible en bon sens. Il ne peut donc avoir contre lui-même d'action en rémunération pour assistance ;

2° Les raisons qui font accorder aux assistants une rémunération par les tribunaux font défaut ici, car le devoir des capitaines d'une même compagnie est de s'entr'aider ;

3° Le propriétaire des deux navires, en gérant ses propres affaires, a géré celles d'autrui ; or la gestion d'affaires ne lui donne droit qu'au remboursement de ses impenses et du gain dont il a été privé ;

4° Le principe, en matière d'assurance, est que l'indemnité d'assurance ne peut être une cause de gain pour l'assuré ; elle ne doit couvrir que ses frais : or une rémunération serait un pur gain ;

5° L'assuré est tenu, de par son contrat avec l'assureur, d'apporter tous ses soins à la conservation du navire assuré, et avec les chargeurs, de faire parvenir leurs marchandises à destination. En secourant son navire, l'armateur ne fait que se conformer à ses obligations.

Cependant, le propriétaire, assistant de son propre navire, peut se retourner contre les chargeurs dont il a sauvé les

marchandises, car ceux-ci doivent contribuer aux frais faits dans leur intérêt. Il se retournera aussi contre les assureurs pour se faire rembourser du dérangement et de l'usure du navire, des avaries et de la perte éprouvée sur le fret, conséquence de l'assistance. Ce sont des avaries prévues par les contrats d'assurance.

2e Théorie. — En ce qui concerne le premier point, les partisans de la rémunération sont en partie d'accord avec leurs adversaires. Il est évident, disent-ils, que si le propriétaire des deux navires est seul en cause, il ne peut être question de rémunération. Il ne peut avoir de créance contre lui-même (Lyon-Caen, Marais). La créance et la dette s'éteignent par confusion, ajoutent quelques-uns, ce qui est inexact car la créance et la dette n'ont même jamais coexisté. Mais dans presque tous les cas le propriétaire n'est pas seul en cause : il y a d'abord ceux qui, directement ou indirectement, ont contribué à l'acte d'assistance, et ensuite les intéressés. Les premiers sont le capitaine du navire assistant, son équipage, les chargeurs ; il peut y avoir aussi un copropriétaire étranger au navire secouru, des intéressés sur cargaison, des créanciers de la coque, etc. Il y a là un faisceau d'intérêts bien distincts de ceux du propriétaire. Ces différentes personnes ne connaissent que le navire assistant et ne doivent rien à l'assisté, et l'on ne peut admettre qu'elles rendent, sans en être rémunérées, un service à un navire qui leur est absolument étranger. Et ils ont rendu service, en exposant soit leurs personnes, soit leurs biens pour sauver l'assisté du péril. — Les raisons de leur accorder cette rémunération ont donc autant de force

que s'il s'agissait d'une assistance entre navires appartenant à des propriétaires différents (Marais, Sainctelette, Sir Phillimore).

Du côté du navire assisté, le propriétaire n'est pas non plus seul intéressé; il y a des tiers, les chargeurs des marchandises et les assureurs des navires. De ce qui précède résulte implicitement à leur charge l'obligation de rémunérer ceux qui ont des intérêts engagés sur le navire assistant, en dehors du propriétaire. Mais doivent-ils aussi une rémunération au propriétaire lui-même? Les adversaires prétendent que non, parce que le propriétaire serait tenu, vis-à-vis de ses assureurs, de faire son possible pour atténuer les conséquences des sinistres, et vis-à-vis des chargeurs, de faire arriver leurs marchandises à destination. En sauvant son navire lui-même, il ne fait que remplir strictement ces obligations. Oui, répond M. Marais, « ces obligations de l'armateur existent, mais on ne doit les faire entrer en ligne de compte que sous réserve de l'application du principe qui domine le droit maritime, à savoir: la distinction entre la fortune de mer et la fortune de terre de l'armateur ». En vertu de ce principe, l'armateur n'est tenu envers ses assureurs et chargeurs que dans les limites des ressources matérielles et pécuniaires que son navire est susceptible de fournir (concours de l'équipage, hypothèque maritime, emprunt à la grosse, etc.). Si ces ressources sont inefficaces et que le secours nécessaire ne puisse venir que du dehors, l'armateur n'est pas tenu de tirer ce secours de sa fortune de terre; et « par cette expression il faut entendre toute dépense, toute valeur, tout capital qui ne soit le navire lui-même ni son fret. Par l'effet de cette distinc-

tion, chaque navire possède comme une sorte de personnalité individuelle indépendante du surplus des biens de l'armateur, devant se suffire à elle-même et par elle-même, dans toutes les circonstances de l'aventure maritime ». (En ce sens : Morel-Spiers, p. 16, et Thomas de Biro).

L'assistance a profité aux assureurs et chargeurs, ajoute M. Lyon-Caen, en empêchant la perte du navire et de la cargaison. Les motifs qui font admettre la rémunération par la jurisprudence se présentent dans toute leur force. « On ne voit pas pourquoi les tiers qui ont profité de l'assistance bénéficieraient de ce que le navire soit au même propriétaire ». Puisqu'on reconnaît que cette circonstance ne met pas obstacle à ce que l'assureur du navire assisté doive le remboursement des dépenses occasionnées par l'assistance, il n'y a aucune raison de donner une solution différente pour la rémunération. Du reste, en matière d'avaries communes, lorsque le navire et la cargaison sont au même propriétaire, il y a cependant lieu à contribution quand ce navire et cette cargaison ont été assurés à des assureurs différents, tout comme s'ils appartenaient à des propriétaires différents. L'assureur du navire profite du sacrifice fait pour le salut du navire et de la cargaison, car sans cela il y eût eu une perte donnant lieu à règlement d'assurances ; il n'est que juste qu'il contribue à l'avarie. Or le cas d'assistance présente avec ce cas d'avaries une très grande analogie.

Quant à l'argument adverse basé sur le principe de la gestion d'affaires, il ne signifie rien, car l'assistance n'est pas une gestion d'affaires, et ce principe conduirait à refuser la rémunération même dans le cas d'assistance par un navire étranger.

M. Marais admet que le juge saisi de l'action en rémunération d'assistance prenne en considération l'avantage retiré dans sa fortune personnelle par le propriétaire des deux navires, pour la fixation définitive de la rémunération. Le jugement de Marseille du 19 octobre 1900 considère que « l'armateur ne faisait qu'obéir à une obligation morale qui, sans exclure son droit à une rémunération, permet au tribunal d'en modérer le chiffre ». Et celui d'Anvers du 8 août 1883 tient compte de l'obligation imposée à l'assuré de prester ses services personnels pour atténuer le dommage d'un sinistre assuré. Il est assez naturel que le juge tienne compte de certaines considérations dans l'allocation de la rémunération, — à part cependant la dernière qui est inexacte —, mais cela ne diminue en rien l'autorité du principe.

Je trouve la seconde théorie la plus exacte. Elle est basée sur un principe très équitable : la division de la fortune de mer de l'armateur et de sa fortune de terre. Vis-à-vis des assureurs rentre dans celle-ci tout ce qui n'est pas le navire assuré, que seul ils connaissent. Pour eux donc, le propriétaire du navire et le propriétaire de la fortune de terre sont deux personnes juridiquement différentes, entre qui peuvent s'établir, à leur égard, des rapports juridiques. X., créancier du navire assuré et assisté, n'est pas le même X., débiteur du navire assistant, puisqu'ils n'ont de rapports qu'avec ce dernier. Il a donc pu s'établir valablement entre ces deux X, même personne en fait, mais non en droit, un rapport contractuel susceptible de faire intervenir en responsabilité l'assureur tenu, de par son contrat d'assurance, d'indemniser X., débiteur d'une rémunération

d'assistance. Cette distinction de deux personnalités juridiques en une même personne est une conséquence nécessaire du principe de droit maritime exposé plus haut.

Du même principe découle encore l'indépendance à l'égard du navire assisté du capitaine, de l'équipage, des chargeurs et créanciers du navire assistant; en sauvant un bâtiment appartenant au même armateur que leur propre navire, ils sauvent un navire étranger qu'ils ne connaissent pas et à qui ils ne doivent rien. Ils doivent donc recevoir le prix de leur travail.

De ce principe découle encore la non-obligation pour l'armateur d'atténuer, autrement que par les propres forces dont dispose son navire en péril, les conséquences de ce péril.

Il n'est pas juste, dit-on, que le propriétaire profite de ce qu'il a sauvé sa propre chose pour en tirer bénéfice; il n'a fait que son devoir... Mais remarquons que l'armateur n'a pas autant que l'assureur intérêt au sauvetage de son navire, puisque l'assurance le couvre des pertes du naufrage. Au contraire, l'assureur y gagne l'indemnité dont l'assistance lui évite le paiement. N'est-il pas de toute équité, par conséquent, que celui-ci paie la rémunération de ce service que lui a rendu l'armateur? Cependant, si cet armateur a retiré un avantage personnel de son acte d'assistance, les juges doivent en tenir compte pour la fixation de la rémunération.

Section IV.

Droits et obligations de l'assisté.

Il n'y a plus rien à dire à ce sujet, car les droits de l'assisté correspondent aux obligations de l'assistant et réciproquement.

Pour mémoire, rappelons qu'il a droit : 1° à la complète exécution du contrat, ou tout au moins à un résultat utile, et cela même si aucun prix n'a été fixé d'avance ; 2° à des dommages-intérêts s'il a éprouvé un préjudice par suite de l'inexécution du contrat, sauf le cas de force majeure mettant l'assisté hors de cause.

Il est tenu de rembourser à son sauveur les débours et pertes que celui-ci a subis du fait de l'assistance et de lui payer la rémunération convenue dans le contrat, ou fixée soit à l'amiable, soit par les tribunaux. Il devra en totalité le prix stipulé s'il rompt le contrat d'assistance, soit au cours du service, soit même au début. Et il devra ce prix, même si son navire périt dans la suite, car le contrat a été rompu par sa faute, et que cette nouvelle obligation née de sa faute est garantie par la totalité de ses biens. Au contraire, s'il n'a commis aucune faute, en cas de perte de son navire il pourra se libérer de l'indemnité d'assistance par l'abandon du navire et du fret. Les frais et indemnités d'assistance étant des créances *in rem scriptae,* il ne doit rien au delà de la valeur représentée par son navire (1).

(1) Jacobs, n° 996 ; Cass. 29 novembre 1872 (S. 1873, 1, 203).

Chapitre V.

Rémunération.

Les règles du contrat d'assistance étant établies et les juges saisis d'une demande en rémunération d'assistance ayant reconnu en principe le bien fondé de cette demande, comment établiront-ils cette rémunération ? S'ils ont maintenu une convention valablement faite, aucune difficulté : ils accorderont au demandeur la somme fixée par cette convention. — Il devront au contraire la déterminer eux-mêmes si la convention ne la prévoit pas ou s'il n'y a pas eu de convention formelle.

Section I

Etendue de la rémunération.

De l'étude de la jurisprudence française ressort un fait c'est que les rémunérations d'assistance sont toujours inférieures au 1/3 de la valeur du navire assisté, attribué, en cas de sauvetage, au sauveteur. C'est une règle qui me semble

résulter implicitement de l'ordonnance de 1681. — « Puisque, dit M. de Courcy (1), il y a une disposition légale qui attribue au sauveteur le tiers de la valeur des effets naufragés trouvés en pleine mer ou tirés de son fond, le droit conféré par la simple assistance devra être nécessairement inférieur à ce tiers. Le maximum du droit d'assistance doit donc être inférieur au tiers de la valeur de la chose sauvée ; il y a là pour les tribunaux une limite extrême ». — Ce principe est conforme à la différence de gravité, au regard du débiteur, propriétaire du navire, dans la situation du navire abandonné et du navire simplement en péril, c'est-à-dire conforme au principe de la distinction du sauvetage et de l'assistance et aux raisons pratiques de cette distinction. On ne peut admettre en effet que celui qui a gardé la possession de son navire subisse une perte pécuniaire plus grande ou même égale à celle que doit supporter celui qui a perdu cette possession. L'attribution du tiers, du reste, est une règle spéciale au sauvetage et tout-à-fait exceptionnelle : elle doit donc ne s'appliquer que dans le cas prévu par l'ordonnance de 1681. — L'article 746 du code allemand exprime une règle analogue sous une autre forme, — cela tient à ce que ce code ne fixe pas de taux pour l'indemnité de sauvetage — : « la prime d'assistance doit toujours être fixée à une somme inférieure à celle qu'aurait atteinte la prime de sauvetage dans des circonstances d'ailleurs identiques ». — Cette disposition a été critiquée sous le prétexte qu'on pourrait être tenté, plutôt que de prévenir le naufrage, de le laisser s'accomplir, afin de toucher la prime plus élevée de sauve-

(1) *Questions de Droit maritime*, t. III, p. 27 et 28.

tage. — Cette objection a été faite chez nous (1). Mais elle ne tient pas devant le principe de la distinction du sauvetage et de l'assistance, d'autant qu'elle prévoit un cas anormal dont les tribunaux peuvent facilement tenir compte. — L'article 686, § 2, du Code portugais donne la même règle que le Code allemand. Le Code italien (art. 121 et 134) fait aussi une différence entre le sauvetage et l'assistance en ce qui concerne le maximum des indemnités ; dans le premier cas il est du 1/8e de la valeur du navire, et dans le second, du 1/10e.

Section II.

Bases de la rémunération.

Les éléments servant de bases à la fixation de l'indemnité sont multiples et diffèrent la plupart avec les cas d'assistance dont les tribunaux ont à juger. On ne peut donc essayer d'en donner une classification complète et précise. Il en est cependant qui se rencontrent toujours et sont pour ainsi dire l'essence même du contrat d'assistance. Les autres viennent s'y joindre pour en modifier le montant, soit en plus, soit en moins, et diffèrent avec les faits. On peut poser les premiers en règles, mais on ne peut qu'indiquer les seconds comme exemples.

L'indemnité d'assistance se divise en deux parties ; la

(1) Legeay, p. 108, Rossel, p. 155.

première correspond à ce que j'appellerais les matériaux du travail d'assistance : ce sont les pertes et dépenses subies par le sauveteur au cours de son travail. Les juges doivent en constater l'existence, les expertiser et en faire indemniser le sauveteur de leur juste valeur, quelles que soient les circonstances dans lesquelles s'est produite l'assistance. C'est l'indemnité proprement dite d'assistance. La seconde est la rémunération, c'est-à-dire le pur gain du travail. Celle-ci varie avec les circonstances de l'assistance et est susceptible de plus ou de moins, en raison de ces circonstances. Sa recherche par les juges est difficile et son appréciation très variable suivant les cas. Ces deux faces du même salaire sont assimilables à celles du salaire d'entreprise comprenant, d'une part : la valeur des matériaux incorporés dans l'ouvrage, l'usure des outils et le salaire des ouvriers ; d'autre part, la valeur du travail lui-même.

L'*indemnité* proprement dite rémunère ce qu'on appelle en général les sacrifices faits par l'assistant (1) c'est-à-dire les pertes et frais qu'il a supportés (2), telles les avaries (3) : remorques cassées ou usées (4), fatigue du navire quand il

(1) Anvers, 3 janvier 1860 (J. A., 1860, 1,244).

(2) Marseille, 12 janvier 1903 (AUTRAN, XVIII, p. 548) ; Termonde, 24 juil. 1880 (Pas. b., 1881, 3, 103) ; Anvers, 3 mai 1875 (J. A., 1875, 1, 211) ; Bruxelles. 23 décembre 1872 (Pas. b., 1873, 2, 75) ; Cour de Bordeaux, 21 mars 1904 (P. 1904, 2, 231).

(3) Hambourg, 21 décembre 1900 (D. 1902, 2, 443) ; Conseil d'Etat, 26 février 1894 ; Havre, 12 février 1883 (J. H. 1883, 1, 55).

(4) Cour de Rouen, 4 juillet 1871 (S. 1871. 2, 134) ; Havre, 11 avril 1859 (J. H. 1859, 1, 87) ; Cour de Rouen, 5 avril 1853 (P. 1853, 2, 173) ; Havre, 2 mai 1857, 13 fév. 1858 et 17 déc. 1868 (J. H. 57, 1, 91 ; 58, 1, 38 et 69, 1, 14).

n'est pas construit pour ce genre d'opérations (1). Tels encore, le préjudice éprouvé par le navire du fait de son déroutement et par suite du retard causé par l'interruption du voyage (2), comme, par exemple, le paiement de la prime d'assurance pendant le nombre de jours qu'a duré l'assistance, les frais de relâche, les gages et la nourriture supplémentaires de l'équipage (3), les frais de quarantaine quand ils sont une conséquence de l'assistance (4), la dépense de charbon (5), la perte d'un gain de remorquage qu'allait effectuer l'assistant (6), celle d'un gain de pêche, etc. (7).

La rémunération proprement dite est très difficile à apprécier, en raison du nombre et de la variété des circonstances dont on doit tenir compte. On n'a jamais donné de règles précises à ce sujet ni de formule complète ; cependant, certaines des bases d'appréciation qu'on pourrait qualifier d'essentielles, se rencontrent dans tous les cas d'assistance.

(1) Dunkerque, 24 juillet 1886.

(2) Havre, 9 juillet 1889 (J. H. 89, 1,194) ; Dunkerque, 24 déc. 1889 ; Rouen, 7 janv. 1853, cité ; Nantes, 24 juin 1901 (AUTRAN, XVII, p. 750) ; Anvers, 31 mars 1882 (J. A. 1882, 1,138) ; Dunkerque, 27 juillet 1886 ; La Rochelle, 7 déc. 1883 (J. H. 1884, 2,51) ; Havre, 20 septembre 1899 et Cour de Rouen, 11 avril 1900 (D. 1901, 2, 225) ; Anvers, 5 mai 1873 (J. A. 73, 1,158).

(3) Cour de Rouen, 7 janv. 1853, précité ; Alger, 4 janv. 1888 (*Revue algérienne,* 1888, p. 106).

(4) Alger, 4 janv. 1888, précité.

(5) Alger, 4 janv. 1888, précité ; Dunkerque, 27 juillet 1886 ; Nantes, 24 juin 1901, précité ; Marseille, 26 janv. 1855 (J. M. t. XXXIII, 1,41).

(6) Dnnkerque, 1er mai 1900.

(7) Anvers, 12 fév. 1868 (J. A. 1868, 1, 64) ; Havre, 17 déc. 1868, précité.

Il faut les indiquer comme devant s'imposer à l'esprit des juges. Les autres diffèrent avec les faits et ne sont qu'accidentelles. — Les Congrès d'Anvers, de Bruxelles et de Paris ont donné de ces bases des énumérations nullement limitatives, qui ne sont pour les tribunaux que des indications mais non des règles. Celui d'Anvers détermine ainsi les circonstances qu'il faut prendre en considération (résolution 44) ; on doit tenir compte « du zèle employé, du temps employé, du service rendu au navire, aux personnes et aux choses, des dépenses faites, du nombre de personnes intervenues activement, du danger auquel les personnes se sont exposées, du danger menaçant le navire, les personnes et les choses sauvées, enfin de la valeur dernière des choses sauvées ». L'article 3 des Résolutions du Congrès de Bruxelles décide que « l'assistance est rémunérée d'après les règles de l'équité. Il est surtout tenu compte, d'une part, du temps et des personnes employées, des dépenses faites, des pertes subies et des dangers courus par l'assistant ; d'autre part, des services rendus au navire, aux personnes et aux choses assistées. Les services s'apprécient en raison de la valeur dernière des choses sauvées ». Dans les décisions du Congrès de Paris, il est dit (art. 3) que la « rémunération doit être fixée en prenant principalement pour base, en premier lieu les efforts, le mérite et le succès de ceux qui ont prêté secours, en second lieu les dangers courus par le navire assisté, en troisième lieu la valeur des objets sauvés, frais déduits ». — Comme je l'ai déjà dit, ce sont des indications plutôt que des règles. Certaines sont imprécises, telles que « zèle employé », « mérite de l'assistant ». D'autres ont trop besoin d'être définies elles-mêmes pour

entrer dans une définition, tels les mots « services rendus ».

Dans la pratique, les formules généralement employées sont celles-ci : la rémunération doit être proportionnelle « à la peine prise et au service rendu » (1) et « aux dangers, périls ou risques et au service rendu » (2). Ce *service*, résultat du travail de l'assistance, s'apprécie en raison du péril plus ou moins imminent que courait le navire assisté (3), et pour établir ce péril il faut tenir compte de la nature des avaries subies par ce navire (3), du temps qu'il faisait avant et pendant l'assistance (4), du lieu où elle s'est produite (5) ; il s'apprécie encore d'après le résultat

(1) Note sous Paris. 18 mai 1893 (P. 1896, 2, 81).

(2) Caumont, p. 812 ; Rouen, 1886 (Rec. des arrêts des Cours d'appel de Caen et de Rouen ; 1886, 2, 246) ; Nantes, 24 juin 1901 (AUTRAN, XVII, p. 750) ; Cour d'appel d'Alger, 14 mars 1900 (AUTRAN, XV, p. 627).

(3) Bruxelles, 23 décembre 1872 (Pas. b. 73. 2, 75) ; Anvers, 6 mars 1871 (J. A. 71, 1, 124) ; Termonde, 24 juillet 1880 (Pas. b. 81, 3, 103) ; Caumont, p. 633 ; LYON-CAEN et RENAULT, n° 1071 ; Anvers, 25 janvier 1879 (J. A. 79, 1, 175) ; Cour de Bordeaux, 21 mars 1904 (P. 1904, 2, 231). Marseille, 12 janvier 1903 (AUTRAN, XVIII, p. 548) ; Anvers, 28 mars 1871 et 14 avril 1871 (J. A. 1871, 1, 124). Tous les arrêts relatent la gravité du péril couru par l'assisté et la nature de ses avaries et se basent sur ces circonstances pour apprécier les services de l'assistant.

(4) Dunkerque, 24 décembre 1889 ; Havre, 11 avril 1859 (J. H. 1859, 1, 87) ; Cour de Rouen, 4 juillet 1871 (S. 1871, 2, 134) ; Anvers, 3 janvier 1860 (J. A. 60, 1, 244) ; Aix, 12 février 1903 (J. M. 1903, 1, 248) ; Dunkerque, 15 octobre 1883 (J. H. 1883, 2, 299) ; Anvers. 12 février 1868 (J. A. 68, 1, 64) ; Anvers, 6 mai 1871.

(5) Anvers, 30 décembre 1865 (J. A. 66, 1, 55) ; Anvers, 18 novembre 1873 (J. A. 75, 1, 73) ; Anvers, 3 janvier 1860, précité ; Dunkerque, 27 juillet 1886 et 24 décembre 1889 ; Bruxelles, 13 février 1865 (J. A. 1865, 1, 52 ; Belg. jud. 1865, p. 812 ; Pas. b. 1865, p. 179) ; Nantes, 24 juin 1901 (AUTRAN, XVII, p. 750) ; Anvers, 31 mars 1882 (J. A. 82, 1, 138) ; Marseille, 12 janvier 1903, précité.

obtenu (1), et la promptitude des secours apportés lorsque le péril était imminent (2). Il est encore d'autres éléments plus spéciaux et de moindre importance : ce sont les faits eux-mêmes sur lesquels s'appuient les juges pour apprécier les diverses bases qui viennent d'être relatées. Comme ils diffèrent avec tous les cas d'assistance, il est inutile de les citer.

Pour apprécier le *travail* lui-même de l'assistant, il faut faire état : des périls ou risques courus par lui (3) ou possibles (4), de la nature du travail qu'il a effectué (5), de

(1) Anvers, 6 mars 1871, 3 janvier 1860, 12 février 1868, précités ; id., 16 mars 1867 (J. A. 67, 1, 60) et 15 février 1868 (J. A. 68, 1, 91).

(2) Termonde, 24 juillet 1880 ; Bruxelles. 23 décembre 1872 ; Anvers, 16 mars 1867, 3 janvier 1860, 6 mars 1871, précités.

(3) Nantes, 24 juin 1901 ; Bruxelles, 13 février 1865 ; Termonde, 24 juillet 1880 ; Anvers, 3 janvier 1860 ; Bruxelles, 23 décembre 1872 ; Anvers, 13 février 1868 ; Rouen, 4 juillet 1871, précités ; Hambourg, 21 décembre 1900 (P. 1902, 2, 443) ; Anvers, 14 avril 1902 (J. A. 1902, 1, 191) ; Anvers, 25 janvier 1879 (J. A. 79, 1, 175) ; Aix, 12 février 1903, précité ; Alger, 30 novembre 1901 (Autran, XVII, p. 346) ; Trib. sup. hanséatique, 3 juin 1898 (Autran, XIV, p. 692) ; Alger, 14 mars 1900 (Autran, XV, p. 627) ; Marseille, 19 juin 1894 (Autran, X, p. 17) ; Marseille, 12 janvier 1903, précité ; Trib. de Commerce de la Seine, 28 novembre 1891 (*Le Droit*, du 14 octobre 1891) ; Havre, 28 avril 1885 (J. H. 1885, p. 146) ; Havre, 20 février 1884 (*Gaz. du Palais*, 1884, 2, supplément, 175) ; Rennes, 3 novembre 1885 (id., 1886, 1, 31).

(4) La Rochelle, 7 décembre 1883 (J. H. 1884, 2, 51).

(5) Tous les arrêts la citent dans l'exposé des faits. Voir notamment : Havre, 10 mai 1869, 12 février 1863, 28 avril 1885 (J. H. 1869, 1, 122 ; 1883, 1, 55 ; 1885, 1, 146) ; 17 juillet 1872 (J. H. 1872, 1, 165).

la durée de l'assistance (1), de ses efforts (2), de la valeur des capitaux qu'il risquait (3), du tonnage respectif des deux navires (4), du lieu aussi où a été opérée l'assistance (5). Un jugement d'Anvers du 6 mars 1871 (en notes) conteste que la circonstance de durée du travail d'assistance soit importante, car ce serait « encourager des spéculations immorales et accorder une prime à la mollesse du capitaine qui dirige les opérations et à la défectuosité des appareils de sauvetage ». Cette base n'est évidemment pas la plus importante, il est vrai, mais elle est essentielle, car elle entre dans le calcul du prix de tout louage d'ouvrage ou de toute entreprise, et que la plupart du temps elle est en raison de la difficulté des opérations de sauvetage. S'il se produit les abus que craint le tribunal d'Anvers, il est

(1) Marseille, 12 janvier 1903; Trib. sup. hanséatique, 3 juin 1898; Alger, 30 novembre 1901; Hambourg, 21 décembre 1900; Anvers, 27 février 1860; Dunkerque, 24 décembre 1889, précités; Bruxelles, 21 mai 1860 (Belg. jud. 1860, 984); Anvers, 31 mars 1882 (J. A. 1882, 1, 138); Nantes, 24 juin 1901, précité.

(2) Anvers, 5 avril 1873 (J. A. 73, 1, 98); id., 3 janvier 1860; Rouen, 4 juillet 1871 et 6 mai 1871; Anvers, 25 janvier 1879; Aix, 12 février 1903, précités.

(3) Trib. de Commerce de la Seine, 28 novembre 1891 (*Le Droit*, du 14 octobre 1891); Cour d'appel de Paris, 18 mai 1893 (*Gaz. du Palais*, du 8 juin 1893); Anvers, 14 avril 1902, précité; Haute-Cour d'Amirauté angl., 9 août 1886 (Autran, II, p. 335); Cour de district sud de New-York, 25 juin 1900 (Autran, XVI, p. 422); Trib. sup. hanséatique, 23 janvier 1899 (Autran, XV, p. 472); Cour de Bordeaux, 21 mars 1904 (P. 1904, 2, 231).

(4) Anvers, 5 mai 1873 (J. A. 73, 1, 158).

(5) Cour suprême de Christiania, 8 juin 1886 (Autran, III, p. 646). Trib. sup. hanséatique, 23 janvier 1899 (Autran, XIV, p. 692).

possible que les juges en connaissent et qu'ils en tiennent compte.

Dans les arrêts se rencontrent des bases d'ordre secondaire en ce sens qu'elles se rapportent à des cas tout-à-fait spéciaux et n'interviennent que pour augmenter ou diminuer la rémunération une fois fixée. En voici des exemples : la difficulté de trouver des secours (1), ce qui donne plus de valeur à l'intervention du sauveteur — la faute de l'assistant, cause du danger, ou la faute en cours d'assistance (2) — le fait que le navire assistant a consenti à se détourner de sa route pour conduire l'assisté dans un port à sa convenance (3) — le fait qu'un remorqueur fait acte de son métier en exécutant une assistance par remorquage (4) etc.

Il en est une dont l'importance est discutée : c'est la *valeur* du navire assisté et de son chargement. Des arrêts français mettent cette base en première ligne (5) ; d'autres ne la citent pas au contraire parmi les bases essentielles. La Cour de Rouen, dans un arrêt du 10 déc. 1886 (6), déclare qu' « il

(1) Anvers, 31 mars 1882 (J. A. 1882, 1, 138).

(2) Pour les exemples, voir le chapitre relatif aux droits de l'assistant.

(3) Havre, 9 juillet 1889 (J. H. 89, 1, 194).

(4) Havre, 9 nov. 1871 (J. H. 72, 1, 175).

(5) Note 3, sous Cass., 27 avril 1887 (D. 1888, 1, 263) ; Cour d'Aix, 3 août 1892 (Autran, VIII, p. 52) ; Rennes, 3 nov. 1885 (J. H. 85, 2, 240) ; Havre, 30 oct. 1888 (id. 88, 1, 257) ; Havre, 2 juillet 1888 (id. 88, 1, 153) ; Alger, 30 nov. 1901 (Autran, XVII, p. 340) ; La Rochelle, 7 déc. 1883 (J. H. 1884, 2, 51) ; Note sous Conseil d'Etat, 16 févr. 1894 (P. 96, 3, 27) ; Cour d'appel de Paris, 18 mai 1893 (*Gaz. du P.*, du 18 juin 1893) ; Trib. de comm. de la Seine, 28 nov. 1891 (*Le Droit*, du 14 oct. 1891) ; Havre, 12 fév. 1883 (J. H. 1883, 1, 55) ; Cour de Bordeaux, 21 mars 1904 (cité).

(6) Rec. des arrêts des Cours d'appel de Caen et de Rouen, 1886, 2, 246.

faut tenir compte dans une certaine mesure de la valeur du navire et des marchandises sauvées ». — La jurisprudence française est donc divisée à ce sujet. — Celle du port d'Anvers, au contraire, lui donne une grande importance (1) et va parfois jusqu'à allouer une quotité de la valeur du navire sauvé et de sa cargaison comme prix d'assistance (2).

Elle est en contradiction en cela avec la Cour d'appel de Bruxelles, qui, après avoir d'abord jugé dans le même sens, ne donne plus à la valeur des capitaux sauvés qu'un rang secondaire (3).

Où est la vérité ? — L'argument de la jurisprudence anversoise est celui-ci : lorsqu'un navire a été sauvé d'une perte certaine ou probable, le service rendu étant proportionnel à la valeur de ce navire, cette valeur doit être un des éléments d'évaluation de l'indemnité (Anvers 18 nov. 1873). — La thèse contraire est formulée en ces termes par la Cour de Bruxelles (23 déc. 1872) : « Attendu qu'il est impossible d'admettre en principe que cette valeur doive être la base principale de cette indemnité ; qu'il n'est nullement établi que ce prétendu principe soit conforme aux usages de la

(1) Anvers, 3 janv. et 27 fév. 1860 (J. A. 1860, 1, 244 et 175) ; 18 nov. 1873 (id. 1875, 1, 73) ; 30 déc. 1865 (id. 1866, 1, 55) ; 12 fév. 1868 (id. 68, 1, 64) ; 15 fév. 1868 (id. 68, 1, 91) ; 16 mars 1867 (id. 67, 1, 68) ; 25 fév. 1879 (id. 79, 1, 175) ; 11 mai 1872 (id. 72, 1, 69) etc.

(2) Anvers, 6 mars, 30 mai, 28 mars et 14 avril 1871 (J. A. 71, 1, 124).

(3) Bruxelles, 23 déc. 1872 et 14 juillet 1873 (Pas. b. 1873, 2, 75 et 315). Même sens, Termonde, 24 juillet 1880 (Pas. b. 1881, 3, 103). Voir aussi Trib. sup. hanséatique, 5 oct. 1886 (Autran, II, p. 112). Un arrêt d'Anvers du 5 déc. 1898 semble donner la même décision, car il déclare qu'il faut tenir compte « dans une certaine mesure » de la valeur, etc. (Autran, XIV, p. 720).

mer ; qu'il n'aurait aucune base juridique, et porterait préjudice, s'il était admis, aux sauveteurs eux-mêmes, lorsque le navire sauvé et son chargement ont relativement peu de valeur ; qu'il faut, au contraire, tenir pour certain que la valeur des objets sauvés n'a qu'une importance secondaire pour l'appréciation des droits de secours, comme le décide en termes exprès l'art. 749, al. 2, du Code de commerce allemand ». — Cette décision du Code allemand est juste. Proportionner en effet le prix de l'assistance à la valeur des capitaux sauvés, amènerait le résultat injuste de rémunérer souvent plus fortement que d'autres des assistants moins méritants. En supposant deux navires de même tonnage, courant les mêmes périls, et deux sauveteurs les assistant dans des circonstances identiques de dangers et d'efforts, comment justifier que l'un d'eux obtienne plus que l'autre, sous le prétexte que la cargaison sauvée par lui a plus de valeur ? Il n'a pas plus de mérites que lui, certes. Le favoriser, c'est récompenser sa chance et faire état d'une circonstance simplement due au hasard, ce qui n'est rien moins que juridique. — Donner la première place à la valeur des choses sauvées a aussi pour résultat d'établir une sorte de proportionnalité dans l'indemnité ; la calculer sur cette base, c'est la rendre parfois tellement exagérée qu'elle n'est plus en proportion avec les efforts faits et les dangers courus.

On ne doit tenir compte de cette base que pour calculer l'avantage procuré par l'assistance au fret et à la cargaison du navire sauvé. Elle a évité un retard dans la livraison des marchandises ; pour certaines elle a évité des détériorations ; elle a pu quelquefois aussi permettre leur vente au moment

d'une hausse des cours (1), ou avant une baisse imminente. Il est naturel qu'en ce cas, on calcule cet avantage eu égard à la valeur du fret et de la cargaison. Mais les cas qui viennent d'être signalés ne se produisent pas toujours. La valeur des capitaux sauvés ne doit par conséquent pas entrer dans la catégorie des bases principales de la rémunération, c'est-à-dire de celles dont on doit faire état dans tous les cas d'assistance. Ce n'est qu'une base secondaire, ne se rapportant qu'à des cas particuliers et s'ajoutant seulement aux précédentes pour augmenter l'indemnité.

Navires de sauvetage spéciaux. — Dans certains ports, des sociétés se sont constituées en vue d'armer des navires spécialement destinés au sauvetage des navires. La jurisprudence (2) leur accorde des indemnités d'assistance plus élevées qu'aux autres navires. Elle tient compte avec raison de la nécessité de ces bâtiments, dont « le service spécial est réclamé par l'intérêt et les besoins de la navigation en général » (Anvers, 16 mars 1867). Au point de vue juridique,

(1) Cour d'appel d'Aix, 30 janvier 1890 (AUTRAN, V, p. 486).

(2) Trib. sup. de Hambourg, 21 décembre 1900 (D. 1902, 2, 443) ; Cour d'Aix, 3 août 1892 (AUTRAN, VIII, p. 52) ; Marseille, 21 juillet 1891 (AUTRAN, VII, p. 162) ; Boulogne, 20 janvier 1891 (J. H. 1891, 2, 73) ; Anvers, 6 mars 1871 et 16 mars 1867 (J. A. 1871, 1, 124 et 1867, 1, 61) ; Trib. sup. de Hambourg, 7 décembre 1898 (AUTRAN, XIV, p. 692, et 23 janvier 1899 (AUTRAN, XV, p. 472) ; Bruxelles, 23 décembre 1872 (Pas. b. 1873, p. 75 ; Belg. jud., t. XXXI, p. 177 ; J. A. 1873, 1, 150), semble en sens contraire. Mais il s'agissait, dans les faits, d'assistance par un remorqueur faisant un service régulier de remorquage et ne prêtant qu'accidentellement son aide aux navires en détresse.

cette solution se justifie aussi. L'un des éléments, en effet, à considérer pour la fixation de la rémunération, est la valeur du navire et de la cargaison risqués dans l'intérêt du sinistré, le prix du travail étant en rapport jusqu'à un certain point avec la valeur des matériaux qu'il nécessite. Or celle des bâtiments spéciaux de sauvetage est très grande, en raison du matériel qui leur est nécessaire, du personnel nombreux et spécial (plongeurs, calfats, ouvriers de tout genre) qu'ils emploient, de leurs frais d'entretien, et aussi des pertes journalières qu'entraîne pour eux la rareté de leur emploi. Il faut tenir compte encore de ce que leur intervention rend moins aléatoire pour l'assisté le résultat du travail d'assistance, car ils disposent pour le sauvetage de moyens que n'ont pas les autres navires; cette diminution de l'aléa doit naturellement être compensée par une augmentation du prix d'assistance. La solution de la jurisprudence est donc juridique et équitable. Mais cet élément d'appréciation n'est que secondaire par suite de son caractère exceptionnel.

Quant aux canots de sauvetage qui existent partout, leurs services doivent être rémunérés tout autant que ceux des autres navires. Il n'y a aucun motif d'en décider autrement (1).

(1) Havre, 24 septembre 1884 (J. H. 1884, 1, 274).

SECTION III.

Par qui est due la rémunération (1).

Lorsque l'assistance est classée en avarie particulière, cas peu fréquent, la question n'offre aucune difficulté puisqu'il ne peut être question de contribution. Mais supposons un cas d'avarie commune, ce qui se produit lorsque le sacrifice a été motivé par un péril commun couru par le navire et la cargaison ou par l'intérêt commun de l'un ou de l'autre (2); (très souvent cette avarie n'est que particulière à l'origine et se transforme en avarie commune par la survenance de circonstances postérieures mettant en danger le navire et sa cargaison, ce danger ne devant pas être nécessairement imminent, mais assez grave pour être sérieusement à craindre) (3). En ce cas il y a plusieurs débiteurs de la rémunération. L'obligation de l'armateur en tant que propriétaire du navire et celle des propriétaires des marchandises, au

(1) Je ne m'étends pas longuement sur la contribution à l'indemnité, autrement dit les avaries ; cela nous entraînerait en dehors du sujet. La question des avaries demande une étude complète et importante ; elle a, du reste, été déjà longuement traitée par les auteurs.

(2) LYON-CAEN, *Rev. crit.* 1892, p. 368.

(3) Havre, 3 octobre 1894 (AUTRAN, X, p. 435) ; Cour de Douai, 11 juillet 1901 (AUTRAN, XVII, p. 546) et note ; Cour d'Aix, 4 décembre 1901 (AUTRAN, XVII, p. 412) ; DE VALROGER, t. V, n° 244.

paiement de l'indemnité, ne fait aucun doute (1). Il y a, au contraire, discussion en ce qui concerne le propriétaire du navire considéré en tant que fréteur. L'assistance lui a permis de toucher son fret entier si elle a sauvé toutes les marchandises, ou au moins un fret partiel si elles n'ont été sauvées qu'en partie (art. 303, al. 1er, C. comm.) Doit-il, par suite, contribuer au paiement du prix d'assistance? Un arrêt du Havre du 27 décembre 1887 (2) décide la négative, se basant sur ce que l'article 303 ne mentionne pas cette obligation de contribuer aux dépenses de sauvetage ou d'assistance. M. Lyon-Caen (3), au contraire, admet avec raison l'obligation du fréteur; si le Code de commerce ne la mentionne pas, elle se déduit des principes généraux. Il est juste que ceux auxquels a profité l'assistance contribuent aux frais qu'elle a entraînés; or l'armateur en profite, car il n'aurait pas touché son fret si les marchandises avaient péri. Le Congrès de Paris en a décidé en ce sens.

Armateur et chargeurs sont tenus du paiement de la rémunération proportionnellement à la valeur de leurs biens sauvés. Ces derniers ne peuvent être tenus pour une somme supérieure à la valeur de leurs marchandises, dit un juge-

(1) Lyon-Caen et Renault, nº 1073; Tronche-Macaire, p. 122; Legeay, p. 116; Rossel, p. 180; Marseille, 24 mars 1845 (J. M. 1845, 1, 215); Poitiers, 12 mai 1847 (P. 1847, 2, 196); Anvers, 17 février 1893 (Autran, VIII, p. 710) etc...

(2) Autran, III, p. 574.

(3) *Rev. crit.* 1889, p. 620. En ce sens aussi : Tronche-Macaire, Legeay, cités.

ment de Marseille du 26 novembre 1901 (1). Il ajoute que « pour un seul et même événement générateur d'une avarie commune, l'ensemble de la cargaison forme un tout indivisible qui contribue au prorata de sa valeur au règlement des dépenses faites dans l'intérêt commun, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les dépenses plus spécialement propres au sauvetage de telle ou telle partie de la cargaison ; que la communauté du danger couru et évité a pour conséquence, dans le règlement, la mise en commun des charges et des dommages et leur répartition au prorata des valeurs sauvées ».

Ces divers obligés ne sont tenus que de leurs parts respectives et sans solidarité, à moins d'une convention formelle la spécifiant. (Anvers, 17 février 1893, cité).

La rémunération d'assistance est une dépense extraordinaire faite dans l'intérêt d'un navire et de sa cargaison. Cette dépense rentrant dans la catégorie de celles que prévoient les contrats d'assurance, ce sont en somme les assureurs qui la supportent (2). Ils peuvent même être actionnés directement, puisque les créanciers ont le droit d'exercer les droits et actions de leurs débiteurs. S'il n'y a qu'un

(1) J. M. t. LXXX, p. 620. — Même sens : Cass., 2 avril 1884 (P. 1885, 1, 39) et note de M. Lyon-Caen ; Desjardins, t. IV, n°s 1048 et 1049 ; de Valroger, *Traité de droit maritime,* t. Ier, n° 280 ; De Courcy, t. I, p. 66.

Contra : Caumont, *Avaries,* n° 35 ; Rouen, 19 avril 1861 (Cauvet : *Traité des assurances maritimes*, t. I, n° 69).

(2) Lyon-Caen, Rev. crit. 1894, p. 488, sur un arrêt de la Cour d'Alger du 14 juin 1893 (Autran, IX, p. 696) ; Tronche-Macaire, p. 141-145 ; Legeay, p. 120 ; Marseille, 24 mars 1845 (J. M. 1845, 1, 215).

assureur pour le corps et les facultés, il supportera seul l'indemnité. S'il y en a plusieurs, chacun les supportera en raison du profit qu'il aura tiré de l'assistance, c'est-à-dire en proportion de la valeur comparée du navire et des marchandises.

Les personnes sauvées doivent-elles contribuer au paiement de la rémunération (1)? En France et dans plusieurs pays étrangers, cette obligation n'existe pas. Elles ont évidemment tiré profit de l'assistance qui leur a gardé la vie sauve, mais il est difficile d'évaluer le montant de cet avantage et par suite leur part contributive.

M. Legeay fait remarquer que les personnes, en s'assurant sur la vie, se donnent une valeur pécuniaire à condition d'acquitter des annuités. Il faut alors se demander, lorsque des personnes assurées ont été sauvées, si leurs assureurs à qui un service a été rendu de ce fait, puisque l'assistance leur a évité le paiement de l'indemnité d'assurance, n'ont pas à payer une rémunération. Je ne trouve pas cette idée soutenable : d'abord, l'indemnité d'assurance sur la vie ne représente pas le moins du monde la valeur de l'existence d'une personne. Cette assurance est simplement une combinaison permettant à cette personne de laisser à ses héritiers un certain capital qu'elle n'est pas sûre d'avoir le temps de se constituer elle-même ; c'est une capitalisation aléatoire. Le quantum de ce capital dépend uniquement des annuités qu'elle peut verser et de sa propre volonté. Il reste toujours

(1) LYON-CAEN et RENAULT, n° 1073 ; SAINCTELETTE, p. 22 et suiv. ; DE COURCY, p. 39 et suiv. ; TRONCHE-MACAIRE, p. 122-126 ; LEGEAY, p. 118 et 119 ; ROSSEL, p. 180 ; Pand. fr., n° 163-176 ; JACOBS, n° 999.

établi que la vie humaine n'est pas susceptible d'évaluation. Cette théorie aboutirait du reste, fait remarquer M. Legeay, à de véritables inconséquences. Obliger l'assuré à payer une somme proportionnée à sa soi-disant valeur pécuniaire, c'est l'appauvrir et l'empêcher peut-être d'acquitter les annuités d'assurance qu'il doit ; c'est diminuer immédiatement cette valeur pécuniaire qu'il doit représenter à son décès. Par suite, la somme que doit payer l'assureur à sa mort ne représente plus sa valeur exacte, puisque l'indemnité d'assistance l'a diminuée de son montant. D'autre part, l'assureur ne peut nullement être tenu de cette indemnité ; il est tenu de payer aux héritiers du de cujus une certaine somme à son décès ; or, le paiement de l'indemnité d'assistance ne l'affranchit pas de cette obligation. Il s'ensuivrait pour lui une perte nette égale au montant de cette indemnité. Pourrait-on, tout au moins, autoriser l'assistant à toucher une certaine part des annuités versées postérieurement à l'assistance par l'assisté et dont l'ensemble, joint aux intérêts que produisent ces annuités depuis leur versement, forme le gain de l'assureur ?

M. Legeay estime que ce serait équitable. Il faut considérer, en effet, que l'assistant a rendu un véritable service à l'assureur : son acte a pour conséquence de permettre à ce dernier de toucher des annuités que la mort de son client aurait arrêtées tout en le forçant à verser de suite le capital convenu dont il ne sera maintenant tenu que plus tard. Le bénéfice procuré à l'assureur est donc égal au total des annuités postérieures à l'assistance, de leurs intérêts et de ceux du capital qu'il conserve. C'est peut-être là la base d'un droit de l'assistant contre l'assureur. Je n'admets cependant pas cette solution. Cette spéculation sur l'existence d'une

personne a quelque chose de choquant, d'abord, et ensuite le contrat d'assurance sur la vie est un contrat dont l'exécution ne doit avoir lieu qu'à l'arrivée d'un terme incertain, la mort de l'assuré, et ne comporte pas auparavant d'exécution même partielle. En dernier lieu, ce contrat ne regarde pas l'assistant; comme son acte peut avoir eu pour conséquence indirecte de rendre un service à d'autres personnes encore que l'assureur, il faudrait aussi l'autoriser à leur réclamer une indemnité, ce qui est inconcevable.

M. de Courcy est d'avis de faire contribuer les personnes au paiement de la rémunération: « si l'on admet, dit-il, qu'une récompense soit due pour le secours porté aux choses, je ne vois pas de raison de la repousser pour le secours à apporter aux personnes, et de dispenser le passager riche de rémunérer le plus signalé service qui puisse lui être rendu ». — D'autres auteurs aussi expriment la même opinion (1). Les Congrès de Bruxelles de 1885 (résol. 44,20) et de Paris (résol. 4) se sont au contraire prononcés contre la contribution que n'admet non plus aucune législation étrangère. Je la juge aussi impossible, car elle manquera toujours de fondement juridique et ne sera jamais susceptible d'évaluation. — Mais il y aurait un moyen de concilier les deux opinions: ce serait d'admettre l'idée émise par M. F. Berlinghieri (2) de frapper les personnes sauvées d'une taxe qui alimenterait une caisse d'État dont les fonds, à l'instar du système anglais, servi-

(1) Lyon-Caen et Renault; Tronche-Macaire, Legeay, Sainctelette, p. 23 et suiv.

(2) Rapport pour le Congrès de Paris, p. 31.

raient à rémunérer les sauveteurs de vies humaines. Ce ne serait pas une contribution, mais une sorte d'impôt créé dans un but d'intérêt public et frappant ceux qui tireraient profit de l'essort donné — sentiment bien humain — au dévouement des sauveteurs par l'appât d'un gain garanti par l'État.

SECTION IV.

Répartition.

La rémunération se répartit entre tous ceux qui ont coopéré à l'assistance (1). Y ont donc droit le capitaine du navire assistant et son équipage dont les services personnels ont assuré le salut du navire assistant. Y a droit aussi l'armateur ; il ne prend évidemment pas personnellement part à l'assistance, mais il risque la perte de son navire et supporte tout au moins des avaries et frais de toutes sortes et un retard dans le voyage du navire, conséquences du service rendu par son bâtiment. Une part d'indemnité est due encore à l'affréteur, car c'est au moyen du navire affrété par lui et de l'équipage à son service que l'assistance est opérée ; il court aussi le risque, en cas d'avaries ou de perte du navire, de ne pas profiter, selon ses prévisions et

(1) LYON-CAEN et RENAULT, p. 1074 ; JACOBS, n° 997 ; TRONCHE-MACAIRE, p. 126 ; LEGEAY, p. 120 ; ROSSEL, p. 180 ; Anvers, 3 mai 1875 (J. A. 1875, 1, 211 ; CLUNET, 1876, p. 483).

calculs, de son affrètement (1). Y ont droit enfin les propriétaires de la cargaison; ils risquent la perte de leurs marchandises ou des avaries, ainsi que le préjudice occasionné par la perte du temps consacré à l'assistance. Il n'y a aucune raison de ne pas faire profiter aussi de l'indemnité les passagers qui ont joint leurs efforts à ceux de l'équipage ont comme lui couru des dangers et, peut-être subi un préjudice du fait du retard occasionné par l'assistance.

Comment répartir l'indemnité entre ces divers ayants-droit? A défaut de règles formelles, les jurisprudences française, anglaise et belge la répartissent en équité et en proportion du rôle joué par chacun des intéressés dans l'assistance (2). Le jugement d'Anvers du 3 mai 1875 (cité en notes) établit à ce sujet une règle très équitable: « Attendu qu'il est juste que tous ceux qui ont contribué directement au sauvetage du navire P.... reçoivent une part de la rémunération allouée pour ce service; attendu que cette part doit être fixée: 1° d'après l'importance des services rendus par chacun des sauveteurs; 2° d'après les frais que ceux-ci ont dû faire pour opérer le sauvetage; 3° d'après les risques et périls auxquels chacun d'eux a été exposé à cette occasion... ». Ce système de répartition a le grand avantage sur celui de la répartition proportionnelle fixe des Codes italien (art. 521 et 529), allemand (art. 749), portugais (art. 688), suédois (art. 183) et finlandais (art. 165 2°),

(1) Anvers, précité et Haute-Cour de justice anglaise, 5 décembre 1876 (Clunet, 1877, p. 59).

(2) C'est aussi la théorie des auteurs français. Voir Lyon-Caen et Renault, Tronche-Macaire, Legeay, Rossel, cités; Morel-Spiers, p. 7.

de proportionner le partage suivant les mérites et suivant les circonstances qui diffèrent avec tous les cas d'assistance. C'est le procédé le plus rationnel, admis en Angleterre. Les instructions du Board of Trade aux fonctionnaires anglais chargés de faire à chacun sa part de l'indemnité, leur prescrivent de rechercher si la conservation du navire en détresse est due principalement aux services du navire assistant ou à l'habileté de son capitaine, au courage ou au travail de l'équipage (1).

Cette répartition est pour le juge un travail très délicat; il doit proportionner les parts suivant le rôle tenu par chacun pendant l'assistance et la place que tient chaque personne sur le navire, tenir compte des responsabilités de la direction des secours qui incombaient au capitaine, des dangers plus spécialement courus par chacun des hommes du bord, établir une proportion entre ces services personnels et les valeurs risquées par l'armateur et les propriétaires des marchandises, tenir compte en ce qui concerne ces valeurs des circonstances susceptibles d'augmenter ou de diminuer les risques qu'elles couraient, etc... C'est l'inconvénient du système, mais il aboutit nécessairement à de meilleurs résultats que celui du tarif fixe proportionnel dont l'application est souvent d'une injustice criante.

Il est utile de donner quelques exemples de répartitions ;

(1) Benfante dans Autran, t. V, p. 582; Abott : a treatise of the law relative to merchant ships and seamen, 12e édition, p. 551 ; Maude and Pollock, 1, p. 660; Sainctelette, *Fragments d'une étude sur l'assistance maritime*, p. 21 ; Autran, *Questionnaire relatif à un projet de loi uniforme en matière de sauvetage et d'assistance maritimes*, p. 62 ; Pand. fr., nº 160.

ils permettront de se rendre un compte approximatif de la manière de procéder des tribunaux français, anglais et belges. Un arrêt de Rouen, du 7 janvier 1853, confirmant un arrêt du Havre du 2 juillet 1852 (P. 1853, 2, 173), après avoir fait ressortir spécialement le dévouement et la décision du capitaine assistant, lui octroie 2.130 francs de rémunération, tandis que l'armement obtient 1.672 francs pour ses frais et 1.120 francs pour le service rendu, et l'équipage, 710 francs. Un autre du Havre, 28 mai 1877 (J. H. 77, 1, 159), partage l'indemnité entre pilotes et lamaneurs, à raison de leur rôle respectif et en proportion de leur salaire habituel, le pilote monté à bord du navire en péril obtenant plus que le pilote resté à bord du canot de sauvetage et les lamaneurs, aides de celui-ci, moitié moins que leur patron (suivant l'art. 228 du règlement de pilotage du Havre de 1854). Du Havre, 10 mai 1869 (J. H. 69, 1, 125), cas analogue. Voir aussi un jugement de Marseille du 29 mars 1848 (J. M, t. XXIX, 1, 57), accordant une part de rémunération au capitaine d'un navire ayant prêté son second et un matelot à un navire privé d'officiers, en raison du surcroît de travail que cela entraînait pour lui, et à l'officier et au matelot assistants une rémunération calculée d'après le service rendu à l'armement, le danger couru par eux et le préjudice éprouvé par suite de la rupture de leur contrat d'engagement. Décidé par le tribunal du Havre, 17 juillet 1872 (J. H. 1872, 1, 165) que le second qui conduit un navire a droit à une indemnité personnelle indépendante de celle de l'armement (1). Un jugement de La Rochelle du

(1) Voir aussi Havre, 2 juillet 1852 (J. H. 1852, 1, 15).

13 février 1891 (J. H. 91, 2, 221) refuse de faire participer à la rémunération l'équipage du navire assistant, sous le prétexte que l'assistance n'avait pas nécessité d'efforts appréciables de sa part, ne lui avait pas fait courir de danger, et que nul texte n'autorise l'équipage engagé au mois à réclamer une part dans les indemnités de la nature de celles donnant lieu au procès. Cette décision est critiquable ; du moment qu'une indemnité d'assistance est octroyée, l'équipage doit en avoir une part, si minime qu'elle soit, car le travail que nécessite l'assistance sort des termes de son contrat d'engagement (à moins d'une convention contraire). Si aucun texte ne l'autorise à émettre une prétention de ce genre, c'est que le Code n'a pas prévu l'assistance, pas plus en ce qui concerne les marins qu'au regard des autres intéressés, ce qui n'a cependant pas empêché la jurisprudence de la réglementer.

Dans la jurisprudence anglaise, je note un arrêt de la Haute-Cour de Justice du 24 juin 1903 (Le Mouvement maritime du 12 juillet 1903), octroyant un double dividende dans la rémunération revenant à l'équipage d'un navire assistant à un officier et des hommes qui s'étaient risqués en canot dans la tempête pour porter des amarres à un navire en perdition (l'indemnité d'assistance de 3.500 L. étant partagée comme suit : 2.000 L. à l'armateur, 400 au capitaine et 500 à l'équipage). Un arrêt de la même Cour, du 28 novembre 1888 (Autran, t. IV, p. 576), dans un cas où l'équipage n'avait été exposé à aucun péril partage la rémunération comme suit : les trois quarts à l'armateur, un dixième au capitaine et le reste aux officiers et gens de mer. — Dans un autre cas encore où l'assistance était surtout l'œuvre du

steamer assistant, la proportion qu'elle établit est de la moitié pour l'armateur, d'une part variant du huitième au quart pour le capitaine et le surplus à l'équipage. (Sainctelette, p. 21; Autran, Code, p. 64; Benfante dans Autran, p. 582; Pand. fr. n° 160). Une autre proportion de deux tiers à l'armateur et d'un tiers à l'équipage a été réglée par un arrêt de la même Cour du 22 janvier 1884 (Clunet, 1886, p. 357; Law Times Report, vol. 50, p. 127) (1).

Dans la jurisprudence belge, je rappelle le jugement d'Anvers du 3 mai 1875 signalé plus haut et si intéressant en ce qui concerne les règles de la répartition; il fixe le partage de l'indemnité à raison de 60 % pour l'armateur, 30 % pour l'affréteur, 5 % au capitaine et autant à l'équipage. — Ce tribunal, le 3 janvier 1860 (J. A. 1860, 1, 244), jugeant un cas d'assistance opéré par des hommes montant une embarcation, a octroyé 1.200 francs d'indemnité au patron du canot, « à raison de sa gestion et de sa direction personnelle », et 237 fr. 03 pour les gages de ses aides et le louage de l'embarcation (le navire sauvé valant 80.000 francs).

De ces exemples il faut tirer quelques conclusions. En premier lieu, c'est toujours au propriétaire du navire que revient la plus forte part; c'est justice, car c'est lui qui risque le plus, son navire étant le plus directement exposé, celui-ci représentant en général la plus grande valeur dans l'ensemble de l'expédition (mais ce n'est pas une règle), et les conséquences du retard qu'entraîne souvent le secours

(1) Voir aussi : Haute-Cour, 7 novembre 1889 (Autran, V, p. 683); Cour de district sud de New-York, 25 juin 1900 (Autran, XVI, p. 424).

étant plus importantes à son égard qu'à l'égard de tous autres intéressés. — En deuxième lieu, le propriétaire de la cargaison est moins rémunéré que le précédent, la valeur de ses marchandises étant généralement moins élevée que celle du navire, celles-ci étant aussi moins exposées puisque le navire même les protège et le retard leur occasionnant moins de pertes. — En troisième lieu, le capitaine touche toujours plus que ses hommes, à raison d'une double responsabilité : il prend sur lui d'engager l'expédition dont il est responsable dans l'aléa d'une assistance, et c'est à lui qu'incombe la direction de cette assistance même.

Avant toute répartition, il faut épurer la rémunération de tous les frais encourus et du montant des dommages soufferts par le navire et la cargaison, comme de ceux qu'ont pu supporter personnellement les hommes de l'équipage. Enfin il ne serait pas juste d'exclure d'une façon absolue du partage la partie de l'équipage qui n'aurait pas rendu de services effectifs pour une raison quelconque, de même que les gens qui, par suite des services qu'ils remplissent à bord (les cuisiniers, soutiers, domestiques par exemple), n'ont pas participé au travail d'assistance ; on risque parfois leur vie dans l'aventure et de ce fait il leur revient équitablement une part du profit qu'elle procure.

Les *sauveteurs des vies humaines* ont-ils droit à une rémunération ? En France, non ; mais le ministre de la marine peut leur décerner des médailles (ordonn. du 2 mars 1820) qu'ils sont autorisés à porter avec un ruban tricolore (ordonn. du 12 avril 1831 et circulaire minist. du 21 mars 1820). Si le sauvetage des personnes, considéré ou exécuté isolément, n'est pas rétribué en argent, il l'est à coup sûr

lorsqu'il est compris dans l'ensemble de l'assistance d'un navire; on ne fait aucune distinction entre les sauveteurs des vies humaines et ceux des choses, et les premiers participent aussi bien à la rémunération que les secondes. — Je le crois même susceptible d'influer sur le taux de la rémunération, car le dévouement et les efforts qu'il exige sont des facteurs importants dans la fixation de la quotité revenant à ses auteurs.

C'est déjà quelque chose, mais c'est trop peu et à ce point de vue nous sommes en retard sur certaines autres législations. L'indemnité d'assistance aux personnes est l'objet d'une réglementation complète en Angleterre sous le nom d'indemnité de *salvage for preservation of life*. Elle est due au sauveteur par les propriétaires du navire et de la cargaison assistés, et si la valeur des choses sauvées est insuffisante pour dédommager les sauveteurs de vies, le surplus est payé par l'Etat sur les fonds de la marine marchande. — L'article 748, alinéa 2 du Code allemand leur permet de participer à la rémunération au même titre que les sauveteurs des choses. Nous reviendrons sur ces systèmes lorsque nous étudierons les législations étrangères.

Le Congrès de Paris (1) a admis le principe de la participation à la rémunération des sauveteurs des vies humaines mais sans la faire supporter par les intéressés eux-mêmes (c'est la théorie allemande). Cette question a donné matière à une assez longue discussion au cours de la Conférence. Nous la reverrons dans la deuxième partie de ce travail et nous nous occuperons de l'idée émise par le Congrès de

(1) Compte-rendu de la Conférence de Paris, p. 280.

Lisbonne (1889) et M. Berlinghieri (1) de la création d'une caisse nationale de sauvetage et d'une taxe pesant sur les personnes sauvées.

M. de Courcy (p. 39 et suiv.) est d'avis que le droit à la rémunération pour assistance aux personnes des sauveteurs de navires appartenant à des entreprises d'émigration ne fait aucun doute, et qu'elle pèse sur ces compagnies, à raison du bénéfice qu'elles en tirent. Ce ne serait que justice ; malheureusement, en l'état actuel de notre droit, elles n'ont rien à payer en dehors de ce qui concerne le navire lui-même et les marchandises, car la jurisprudence française ne rémunère pas l'assistance aux personnes.

Assistance par plusieurs navires. — L'assistance est parfois fournie par plusieurs navires ensemble. Quelles règles, en ce cas, faut-il suivre pour répartir l'indemnité entre eux ? Elle doit être répartie en proportion des risques courus, des fatigues supportées et des services rendus (2).

(1) Lyon-Caen et Renault, n° 1074 : Tronche-Macaire, p. 578 : Jacobs, n° 967 ; Benfante, dans Autran (t. V, p. 581) ; Codes allemand (art. 748), portugais (art. 687) ; finlandais (art. 165) : Merchant shipping act de 1854 (art. 498).

(2) Arrêts répartissant l'indemnité entre plusieurs navires ; Havre, 4 mars 1889 (J. A. 1889, 1, 133) ; 17 décembre 1890 (id. 90, 1, 14) ; 14 avril 1890 (id. 90, 1, 128) ; La Rochelle, 22 janvier 1897, (D. 1897, 2, 278) ; Nantes, 23 août 1882, Cour de Rennes, appel, 17 avril 1883 et Cass., req. 6 mai 1884 (P. 84, 1, 823 ; S. 84, 1, 337). Ces arrêts de La Rochelle et de Nantes jugent des cas d'assistance à un sauveteur. — Dans la jurisprudence étrangère : Anvers, 1884 (J. A. 84, 1, 94 ; Clunet, 1886, p. 374) ; Haute-Cour de l'Amirauté anglaise, 13 mars 1897 (Clunet, 1898, p. 168) ; même Cour, 13 janvier 1902 (Autran, XVIII, p. 220) ; Trib. sup. hanséatique, 23 janvier 1899 (Autran, XV, p. 472) ; id. 21 décembre 1900 (D. 1902, 2, 443) ; Christiania, 2 mai 1885 (Autran, II, p. 611).

C'est en somme sur les circonstances servant de base à la fixation de la rémunération que les juges doivent établir cette répartition, en considération de la part que chaque navire y a prise. Ils doivent en plus tenir compte de toutes circonstances susceptibles d'augmenter ou diminuer la part de chacun, du fait, par exemple, qu'un des assistants a seul remorqué le navire au port (Trib. sup. hanséatique, du 23 janv. 1899); de ce que l'un des navires a simplement fourni quelques hommes, tandis que l'autre s'est exposé lui-même (Havre, 17 déc. 1868); de ce que l'un des deux n'a offert son aide que lorsque le travail le plus dur était déjà fait (Haute-Cour de l'Amirauté, 13 janvier 1902); tenir compte aussi de la puissance respective des assistants (Haute-Cour de l'Amirauté, 13 mars 1897), etc. — Si les éléments d'appréciation manquent pour spécifier les droits de chacun, il faut diviser l'indemnité au prorata du nombre des navires et par parts égales (1).

A mon avis, il faut encore faire état d'une situation fréquente au cas d'assistance par plusieurs. Il arrive souvent qu'un navire, ayant traité pour un prix déterminé avec un capitaine en péril, se trouve impuissant à remplir par ses seules forces son engagement d'assistance et se voit dans l'obligation de recourir à l'aide d'un autre bâtiment. J'estime qu'en ce cas l'assistance est donnée par ce dernier au premier sauveteur et non au navire en péril. L'arrêt de la Haute-Cour de l'Amirauté, du 11 mars 1897, constate un fait de ce genre, jugeant trop élevée la rémunération demandée par un remorqueur arrivé en second sur les lieux

(1) Auteurs précités.

du sinistre, parce que, entre autres raisons, il ne faisait qu'aider celui qui le précédait. — En matière de sauvetage aussi, la jurisprudence ne considère que comme un cas d'assistance l'aide donnée par un navire à un sauveteur (1). En ce cas, le capitaine assisté ne doit rien au delà du prix qu'il s'est engagé à payer au premier; celui-ci seul est tenu de rémunérer l'aide qu'il a reçue ; il a contracté un engagement qu'il ne pouvait tenir et doit supporter les conséquences de cette faute. — Juridiquement cette solution est très juste. Supposant en effet la situation ainsi exposée et l'assistance par les navires couronnée de succès, que se passe-t-il ? Le capitaine secouru devra-t-il la somme promise au premier navire, plus une indemnité au second ? Ce serait évidemment injuste, le premier assistant n'ayant pas exécuté son obligation suivant les conditions du contrat (c'est-à-dire, seul). Déduira-t-on la première rémunération du montant de la seconde ? Cette réduction est juridiquement impossible. Annulera-t-on alors la première promesse ? Mais sur quoi se basera-t-on pour cela ? L'assistant a en somme exécuté son engagement, quoiqu'en dehors des conditions entendues; peu importe la façon dont il s'y est pris pour cela, le résultat seul importe à l'assisté. — La seule solution à cette situation est donc celle que nous avons indiquée : l'assisté doit le prix convenu, rien de plus, et c'est à l'assistant de rémunérer l'aide qu'il a demandée. — Il en serait autrement si c'est le navire en péril qui a réclamé

(1) La Rochelle, 22 janv. 1897 (D. 97, 2, 278) ; Nantes, 23 août 1882, Cour de Rennes, 17 avril 1883 et Cass. req., 6 mai 1884 (S. 84, 1, 337 et P. 84, 1, 823).

les nouveaux secours (1); il est alors tenu de rémunérer lui-même ceux qui se présentent. — Si c'est par un cas de force majeure que l'assistant se trouve dans l'impossibilité d'exécuter son obligation, les règles du droit et de l'équité exigent que le surcroît de rémunération qu'entraîne la prestation des secours supplémentaires soit supporté par les deux contractants; l'assisté devra par conséquent plus et le premier assistant recevra moins que le prix convenu, la différence étant pour les autres assistants.

(1) Comme dans le cas d'un jugement du Havre du 4 mars 1889 (J. H. 1889, 1,133).

CHAPITRE VI.

Procédure.

SECTION I.

A défaut d'entente amiable, l'assistant peut pour suivre le règlement en indemnité devant les tribunaux. Aucune disposition légale ne réglementant son action, il faut lui appliquer la prescription trentenaire de l'article 2262 du C. civ. (1). Cette prescription est évidemment trop longue et il importe, pour la sécurité des affaires maritimes, d'en abaisser considérablement la durée. Le Congrès de Bruxelles a émis une proposition en ce sens, ainsi conçue : « L'action en paiement de l'indemnité d'abordage ou d'assistance n'est subordonnée à aucune formalité préalable. Elle est prescrite deux ans après la fin du voyage du navire abordé ou assisté, si ce voyage peut être achevé, et s'il ne peut l'être, à partir du moment où l'intéressé aura pu agir utilement ».

Cette action est généralement exercée par le capitaine assistant au nom de tous les intéressés dans l'indemnité. Un

(1) LYON-CAEN et RENAULT, n° 1076.

jugement du Havre (1) du 9 juillet 1889, repoussant la demande d'intervention au procès formulée par l'affréteur d'un navire assistant, donne les motifs suivants : « Attendu... qu'il convient de remarquer qu'une pareille demande à l'encontre du capitaine X.... (l'assisté), ne saurait prospérer; que ce dernier, en effet, qui a reçu aide et assistance du capitaine S..., n'a pas à connaître des conventions qui ont pu intervenir entre lui et des affréteurs inconnus ; que ces choses lui sont étrangères, comme aussi elles ne sauraient avoir d'influence sur l'évaluation du service rendu, seule question qu'il y ait à trancher entre le capitaine assisté et l'assistant ; que l'intervention de Y... (l'affréteur) ne saurait donc se comprendre et n'a pu être admise que pour permettre à ce dernier de surveiller ses intérêts dans l'instance en fixation d'indemnité, au respect des conventions qui le lient avec le demandeur et qu'il ne puisse y être préjudicié ; mais qu'elle ne saurait aller au delà ; qu'il convient donc d'examiner la cause comme si le demandeur et le défendeur étaient seuls en présence ». Dans le cas de ce jugement, le tribunal estime qu'il n'a pas à s'occuper de la répartition et laisse à l'affréteur le soin de s'entendre ultérieurement à ce sujet avec le capitaine. La conséquence de cette décision est qu'il peut y avoir deux procès consécutifs relativement à l'indemnité, l'un pour son allocation même, l'autre pour sa répartition. Mais si tous les intéressés interviennent au premier procès, le tribunal peut, en même temps qu'il fixe la rémunération, faire l'attribution des parts entre tous les intervenants. En ce qui concerne l'armateur,

(1) J. H. 89, 1, 194 ; Autran, V, p. 360. — Legeay, p. 120.

la jurisprudence décide qu'il peut, contrairement à l'affréteur, se substituer à son capitaine. De nombreux procès en règlement d'indemnité d'assistance sont ainsi intentés par les armateurs des navires assistants et un arrêt de la Cour de Rennes du 22 mai 1867 déclare que le seul représentant des propriétaires de la cargaison était l'armateur justifiant de cette qualité, « et, comme tel, se substituait de droit au capitaine commissionné par lui et représentant nécessaire des chargeurs jusqu'à l'arrivée à destination de la cargaison que ceux-ci lui avaient confiée ».

L'action doit être dirigée contre le capitaine assisté (1), « attendu qu'il est de règle que le capitaine représente tous les intéressés, tant au navire qu'au chargement, pour tous les engagements résultant des faits accomplis pendant le voyage », (Havre, 15 juin 1868), et qu'il a qualité, comme tel, pour défendre sur toutes actions concernant le navire et le chargement (Marseille, 21 septembre 1844). L'assistant ne connaît et ne peut poursuivre que le capitaine; s'il poursuit les chargeurs, ceux-ci peuvent demander leur mise hors de cause, le lien contractuel qui se forme entre le sauveteur et le capitaine n'unissant pas le sauveteur aux chargeurs (2). Il en doit être ainsi, surtout lorsqu'un règlement d'avaries n'a pas encore été fait, car alors on ne connaît pas l'étendue de leur obligation et la poursuite, en ce qui les concerne, manque de base (jugement du Havre

(1) Marseille, 3 septembre 1830 (J. M. t. II, p. 265); 21 septembre 1844 (J. M. 1845, 1, 15); Havre, 15 juin 1868 (J. H. 68, 1, 121); Dunkerque, 3 juin 1884 (J. H. 85, 2, 9).

(2) Jacobs, n° 996.

précité). De même, quand les marchandises ont été délivrées aux réclamateurs de la cargaison et que ceux-ci ont, avant toute réclamation, procédé avec le capitaine au règlement d'avaries, l'assistant n'est pas recevable d'agir contre eux (Dunkerque, 3 juin 1884). Mais il peut exercer son action contre l'armateur ou le propriétaire du navire, celui-ci étant responsable des actes de son capitaine, commissionné par lui.

Ce qui vient d'être dit ne fait pas obstacle à l'exercice par l'assistant de l'action oblique de l'art. 1166 (Code civ.). Comme tout créancier, il peut agir au nom de son débiteur, le capitaine, contre les débiteurs de celui-ci, c'est-à-dire contre tous ceux qui ont été reconnus, après règlement d'avaries, comme devant contribuer à l'indemnité d'assistance (1). Il peut ainsi poursuivre les chargeurs pour leur part contributive (Dunkerque, 1884, précité), ainsi que les assureurs du navire et des marchandises assistées (2).

Section II.

Tribunaux compétents.

En dehors de toute question de conflit international de compétence, quel est le tribunal compétent pour juger d'une action en indemnité d'assistance ? *Ratione materiæ* c'est le

(1) Legeay, p. 116.
(2) Anvers, 8 août 1883 (J. A. 1883, 1, 275).

tribunal de commerce; *ratione personæ* c'est d'abord le tribunal prévu par la convention, s'il y a lieu (art. 1134 Cod. civ.), sinon, au choix du demandeur, celui du domicile du défendeur, celui dans l'arrondissement duquel le contrat a été passé et la marchandise livrée, et celui dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué (art. 420, Code de procédure). Le tribunal de droit commun, en notre matière, est celui du domicile du défendeur, car c'est devant lui, en fait, que presque toutes les contestations relatives à l'assistance sont portées; la compétence du lieu de la livraison et de celui du paiement, en effet, supposent l'existence d'une convention formelle, valable et incontestée et un accord des parties sur le lieu du paiement, ce qui n'est pas très fréquent. — Pour des raisons pratiques, spéciales au droit maritime, on assimile au tribunal du domicile celui du port d'attache de l'assisté et celui de son port de relâche (1). La théorie contraire est soutenue par un jugement du Havre du 29 novembre 1897 (2); il déclare, en effet, « qu'il est impossible de dire qu'un capitaine étranger a sa résidence dans un port français, alors qu'il ne vient qu'accidentellement dans ce port (port de relâche), fût-ce son port de reste (port d'attache), et qu'il n'y séjourne à bord de son navire que le temps strictement nécessaire au débarquement de la cargaison, sans être personnellement astreint à aucune des formalités prescrites par les lois de 1888 et 1893, concernant les étrangers résidant en France ». Cette décision se heurte au principe admis par les auteurs

(1) Tronche-Macaire, p. 140; Legeay, p. 121.
(2) J. H. 1898, 1, 23; Clunet, 1898, p. 1051.

de l'assimilation des ports d'attache et de relâche à celui de la demeure, et à la pratique courante dont l'étude nous démontre que le règlement de la rémunération est presque toujours fait au port où l'assisté relâche à la suite d'une assistance.

A défaut de domicile, le tribunal compétent est celui du lieu du contrat et celui où la marchandise a été livrée, c'ést-à-dire du lieu de l'exécution. Il faut une convention, soit formelle, soit tacite, ainsi que la réunion de ces deux circonstances pour que le tribunal du lieu où les faits se sont passés puisse être saisi (1). Cette question soulève une difficulté relative au lieu exact de la formation du contrat. Le jugement précité du Havre le résout ainsi : « Attendu que le Havre doit être considéré comme étant tout à la fois le lieu de la promesse et le lieu de la livraison ; que lorsqu'un navire en détresse ou en péril de mer demande et obtient le secours ou l'assistance d'un autre navire, il se forme entre les propriétaires des deux navires, à défaut d'une convention préalable que les circonstances rendent souvent impossible, un quasi-contrat ; que tout contrat suppose nécessairement une offre faite par la personne à qui est venue l'idée de la conclure et l'acceptation de la personne à laquelle l'offre est adressée ; que, dans l'espèce, le capitaine X... (assisté) a, par le moyen d'un signal conventionnel, fait porter à la Compagnie des Abeilles, au Havre, sa demande d'assistance; que Y..., directeur de ladite compagnie, a immédiatement accepté cette demande sans conditions, se réservant de réclamer ultérieurement, ainsi que cela se pratique souvent

(1) Garsonnet, *Précis de Procédure civile*, 3e édition, nº 156.

en pareil cas, la rémunération de ses services ; que son acceptation, bien que tacite, résulte d'une façon certaine de l'exécution qu'il a donnée à la proposition qui lui a été faite en faisant, sans retard, sortir l'Abeille n° 8 ; qu'on doit, en de telles circonstances, considérer la prestation du service comme ayant reçu un commencement d'exécution dès l'instant où le navire assistant se met en route pour porter secours au navire assisté ; que c'est donc en réalité au Havre, et non ailleurs, qu'il y a eu accord de volontés des parties, que le contrat est devenu parfait et que la livraison a été effectuée (1) ; qu'ainsi se trouvent réunies les deux conditions auxquelles le § 2 de l'article 420 subordonne la compétence et que, conséquemment, le tribunal du Havre a été régulièrement saisi ». A mon avis, cette décision n'est exacte qu'à une condition : c'est que la compagnie des remorqueurs ait notifié du Havre, par signaux, le départ du remorqueur de secours, ou que celui-ci se trouvât encore dans l'arrondissement du tribunal de commerce du Havre lorsqu'il a été aperçu, se dirigeant vers lui, par le navire en péril, manifestant ainsi sa volonté de le secourir. C'est alors l'application de la règle de la doctrine qui ne considère le contrat comme parfait que lorsque l'acceptation est parvenue à la connaissance du pollicitant. Mais s'il n'y a eu aucune notification préalable et que le remorqueur se trouvait dans les eaux de Rouen quand l'assisté a pu l'apercevoir,

(1) Tout ce passage démontre l'exactitude de la théorie du contrat tacite ; l'on y remarque l'antinomie qui existe entre l'idée de quasi-contrat et celui d'un accord réel, quoique non verbal, de volontés, caractère constitutif du contrat.

de l'assimilation des ports d'attache et
la demeure, et à la pratique courant
démontre que le règlement de la rém
toujours fait au port où l'assisté re
assistance.

A défaut de domicile, le tribunal
lieu du contrat et celui où la ma
c'est-à-dire du lieu de l'exécution
soit formelle, soit tacite, ainsi que
circonstances pour que le tribunal
passés puisse être saisi (1). Cet
difficulté relative au lieu exact de
Le jugement précité du Havre
que le Havre doit être considéré
le lieu de la promesse et le lieu
navire en détresse ou en péril
secours ou l'assistance d'un
les propriétaires des deux navi
préalable que les circonstance
un quasi-contrat ; que tout
une offre faite par la person
conclure et l'acceptation de
adressée ; que, dans l'espè
par le moyen d'un signal
Compagnie des Abeilles, au
que Y..., directeur de ladi
accepté cette demande
réclamer ultérieurement,

(1) Garsonnet, *Précis de P*

en pareil cas, [illegible] lequel l'action doit être portée, il y [illegible] règles générales qui veulent que cette [illegible] selon les cas, soit devant le tribunal de la [illegible] nger, s'il en a une en France, soit devant [illegible] la nature de l'action attribuerait une [illegible] ale, soit enfin, à défaut de ces divers [illegible] le tribunal du domicile du demandeur ; [illegible] supposant même que le Havre ne pût être [illegible] me le lieu de la promesse et le lieu de la [illegible] ibunal du Havre resterait compétent, comme [illegible] al du domicile du demandeur ». Ainsi donc, [illegible] domicile du demandeur est aussi compétent, [illegible] *ul de tout autre*, ce qui ne me semble pas être [illegible] gement précité.

---

j'estime que le tribunal compétent, en raison de la règle précédente, était celui de ce dernier lieu. L'exposé des faits prévu par l'arrêt précité n'est pas assez explicite pour que je puisse donner une solution précise à l'espèce qu'il prévoit. Mais si sa décision est basée uniquement sur l'idée de formation du contrat au lieu de départ de l'assistant, en dehors de toute connaissance qu'a pu en avoir l'assisté, je n'hésite pas à le déclarer inexact.

En ce qui concerne le lieu du paiement, le jugement du Havre déclare qu'en l'espèce ce ne peut être Rouen, car « il ne s'agit pas d'un fret payable au port de reste, mais bien d'une assistance maritime accidentelle, dont le prix pouvait être rigoureusement réclamé sur le lieu de l'accident ». — Si ce lieu, cependant, dépendait du ressort du tribunal de commerce de Rouen, celui-ci devait être compétent !... — Il ajoute que « dans la pratique, il est d'usage que les convenances réciproques des parties déterminent seules le lieu du paiement et qu'à défaut de convention spéciale il n'y a à cet égard aucune règle fixe ». Du moment que le lieu du paiement est fixé par une convention, la compétence de ce lieu ne fait évidemment aucun doute. Mais, à défaut de convention formelle, il y a des règles fixes : ce sont celles de l'article 420, applicables en notre matière comme en toute matière commerciale.

Le jugement dit en terminant que, « dans l'espèce, quand bien même la disposition de l'article 420 ne serait pas applicable, le tribunal du Havre serait encore compétent ; qu'il est, en effet, de jurisprudence certaine que l'article 14 (Cod. civ.) ayant pour but unique d'imposer au défendeur étranger la juridiction française et ne désignant pas le

tribunal français devant lequel l'action doit être portée, il y a lieu d'appliquer les règles générales qui veulent que cette action soit portée, selon les cas, soit devant le tribunal de la résidence de l'étranger, s'il en a une en France, soit devant le tribunal auquel la nature de l'action attribuerait une compétence spéciale, soit enfin, à défaut de ces divers tribunaux, devant le tribunal du domicile du demandeur ; qu'ainsi donc, en supposant même que le Havre ne pût être considéré comme le lieu de la promesse et le lieu de la livraison, le tribunal du Havre resterait compétent, comme étant le tribunal du domicile du demandeur ». Ainsi donc, le tribunal du domicile du demandeur est aussi compétent, mais *à défaut de tout autre*, ce qui ne me semble pas être le cas du jugement précité.

Chapitre VII.

Protection des droits de l'assistant.

A. Mesure conservatoire. — L'assistant, après avoir conduit l'assisté au port, procède généralement à une saisie. Il assure ainsi le paiement de l'indemnité qui lui est due, soit que cette procédure ait pour résultat de provoquer de la part du débiteur, afin de garder la libre disposition de son navire, le dépôt d'une caution garantissant ce paiement, soit même que ce dernier ne bouge pas, le créancier s'assurant alors l'exécution du jugement à intervenir.

L'article 417 du Code de procédure civile donne compétence pour ordonner cette saisie au Président du Tribunal; cet article étant relatif à la procédure devant les tribunaux de commerce (titre 25), le Président dont il parle est donc celui du tribunal de commerce (1). Peut-il aussi juger d'une opposition à la saisie ou ordonner la vente des biens saisis ? En ce qui concerne l'opposition, un arrêt de la Cour de Rouen du 21 décembre 1861 (2), reconnaît compétence au juge ayant ordonné la mesure conservatoire ; mais un arrêt

(1) Cour de Paris, 9 janvier 1866 (P. 1866, 223; S. 1866, 251) et note; Cour de Rennes, 22 mai 1867 (P. 1868, 569).

(2) P. 1863, 769; S. 1862, 2, 335.

de la Cour de Bordeaux du 7 avril 1862 (1) veut que l'opposition soit portée devant le tribunal de commerce, et cette décision est plus conforme aux règles de la procédure. Quant à la vente, le Président du tribunal est incompétent pour l'autoriser, et il le peut d'autant moins que, comme il s'agit en la matière d'une saisie-conservatoire et non d'une saisie-exécution, on ne sait pas ce que doit le débiteur. Pour cette raison le tribunal ne pourrait pas non plus autoriser la vente du navire et de la cargaison avant jugement sur le fond ; s'il est compétent pour ordonner cette mesure, ce n'est qu'après avoir déterminé la quotité de l'indemnité d'assistance et à la suite d'une saisie-exécution subséquente.

Un arrêt de Rennes (2) réforme une ordonnance de Président du tribunal de commerce de Savenay, autorisant la vente de la cargaison d'un navire saisi, et un jugement du même tribunal confirmant (pour partie seulement) cette vente, déclarant que, « si l'article 417 du Code de procédure permettait au Président du Tribunal d'autoriser la saisie-conservatoire, soit du navire, soit de la cargaison, la vente ne pouvait en être autorisée que par jugement » (après saisie-exécution naturellement). Et il octroie, à la charge du saisissant, des dommages-intérêts aux propriétaires de la cargaison, à raison du préjudice que leur avait occasionné cette vente.

Pour dégager le navire et les marchandises saisis, leurs propriétaires ne peuvent que faire offre de consigner une

(1) P. 1863, 769 ; S. 1862, 2, 335.
(2) 22 mai 1867, précité.

somme suffisante pour assurer le paiement de l'indemnité d'assistance. De l'arrêt précédent il résulte qu'en présence de cette offre, le créancier doit se dessaisir des choses saisies par lui, et que son refus de le faire engage sa responsabilité et donne, contre lui, principe à dommages-intérêts (1).

B. Exécution du jugement. — C'est le tribunal civil qui a compétence en matière d'exécution des jugements des tribunaux de commerce (art. 442, Code de procédure et loi du 10 juillet 1885). Elle se fait en la forme ordinaire, excepté lorsqu'il s'agit de vente à la suite de saisie-exécution d'un navire hypothéqué, vente qui se fait conformément aux articles 23 et suivants de la loi du 10 juillet 1885 sur l'hypothèque maritime.

Un arrêt de la Cour de Douai du 6 février 1902 (2) autorise le créancier d'une indemnité d'assistance à saisir-arrêter l'indemnité d'assurance due au propriétaire du navire, son débiteur, cette indemnité faisant partie du patrimoine de celui-ci. Il résulte, en effet, des travaux préparatoires de la loi du 19 février 1889, que l'article 2 de cette loi, décidant que les indemnités d'assurance contre l'incendie, la grêle, etc... sont attribuées, sans qu'il soit besoin de délégation expresse, aux créanciers privilégiés ou hypothécaires, s'applique en matière d'assurance maritime.

(1) Rennes, 22 mai 1867, précité. Même sens : Cour de Rennes, 30 nov. 1868 (J. H..1870, 2, 11).
(2) D. 1902, 2, 477.

C. PRIVILÈGE. — L'assistant a-t-il un privilège garantissant son indemnité, comme le sauveteur? (Ordonnance de 1681, L. IV, t. IX, art. 24 et 26; Déclaration du 10 janvier 1770, art. 24; Loi des 9-13 août 1791, art. 5 et 6; art. 591, Code de Commerce).

Tous les auteurs (1) reconnaissent le droit de l'assistant à un privilège pour garantie de l'indemnité d'assistance proprement dite, c'est-à-dire du paiement de la partie de l'indemnité correspondant aux dépenses faites par lui dans l'intérêt du navire assisté.

Ce privilège n'est pas prévu dans l'énumération du Code de commerce, mais il rentre dans la catégorie des privilèges accordés à ceux qui ont fait des frais pour la conservation d'une chose (art. 2102 3°, Code civil), et portant sur cette chose même, dans notre cas sur le naviro et les marchandises sauvées.

Quant à la créance de rémunération proprement dite, personne ne lui étend l'application du § 3 de l'article 2102 (2). Pas de privilège sans texte, dit-on, ils sont de droit étroit; or, les termes de « frais faits pour la conservation de la chose » ne sont évidemment pas applicables à la rémunération, simple récompense d'un service. Donc pas de privilège, puisque le Code n'en accorde pas. L'assistant

(1) LYON-CAEN et RENAULT. n° 1075; DE VALROGER, *Droit maritime*, t. Ier, n°s 82 et suiv.; DE COURCY, p. 38; TRONCHE-MACAIRE, p. 151 et 152; LEGEAY, p. 120; BEAUSSANT, t. II, p. 62; DALLOZ, *Suppl. au répertoire*, *Organisation maritime*, n° 209; Pand. fr., n° 176; Dunkerque, 3 juin 1884 (J. H. 1885, 2, 9).

(2) Auteurs précités.

est un simple créancier chirographaire et ne prime même pas les autres créanciers chirographaires pour cause étrangère à la navigation. Un jugement ne pourrait évidemment non plus lui conférer ce privilège (1).

(1) Tribunal civil du Havre, 8 février 1902 (AUTRAN, VIII, p. 37).

TITRE II

LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES

Angleterre.

Il y a, en Grande-Bretagne, une loi sur la marine marchande ou *Merchant Shipping Act* de 1894 (1) (57 et 58 Vict., ch. 60, 25 août 1894), en vigueur depuis le 1er janvier 1895; il réunit en une loi unique l'ensemble des dispositions éparses dans les nombreuses lois antérieures relatives à la marine marchande. Il complète le Merchant Shipping Act de 1854. Il s'occupe du sauvetage dans la IXe partie, intitulée: « des épaves et du sauvetage » (*Wreck and Salvage*). Il ne pose pas, à vrai dire, de principes juridiques en la matière mais ne s'occupe que de la réglementation du sauvetage et de l'indemnité (art. 510 et suiv.; art. 544-546; art 547 et suiv.; 557 et suiv.) et de la procédure à suivre.

Il ne fait aucune distinction entre le sauvetage et l'assistance et les comprend sous le terme unique de « *salvage* »,

(1) Traduit et annoté par M. FROMAGEOT (chez PÉDONE, rue Soufflot, Paris, 1896).

comme le terme « *reward* » sert à désigner l'indemnité de sauvetage et la rémunération d'assistance (1). La distinction entre ces deux actes n'est cependant pas inconnue en Angleterre; les tribunaux y allouent une indemnité plus ou moins élevée, selon que le navire est ou non abandonné (2). Mais ce n'est pas un principe.

L'article 546 décide qu'en cas de services rendus par une personne à un bâtiment en détresse, il sera dû au sauveteur « un prix raisonnable d'indemnité de sauvetage » à fixer, en cas de contestation, d'après des règles fixées dans les articles suivants. D'après le même article cette indemnité est due par les propriétaires du bâtiment, du chargement et de l'armement.

Les règles dont il est parlé plus haut ne concernent que le mode de règlement de l'indemnité et le moyen d'y parvenir, mais non les bases de l'indemnité elle-même. Celle-ci, d'après l'article 510 (alinéa 2) semblerait ne comprendre que « toutes les dépenses régulièrement faites par le sauveteur, dans l'accomplissement des services de sauvetage » (*salvage services*). Mais la jurisprudence se reconnaît le pouvoir souverain de l'apprécier d'après les circonstances (3). Elle tient ainsi compte de la valeur des navires assistant et assisté, du service rendu, des périls courus par l'assistant,

(1) Maclacklan. *A treatise of the law relative to Merchant Shipping*, 3e édit., p. 81 et 582.

(2) Haute-Cour de Justice, div. de l'Amirauté, 7 août 1886 (Autran, II, p. 335) ; Desjardins, t. Ier, nº 98, p. 196.

(3) Haute-Cour de Justice, 15 juillet 1874 (Clunet, 1874, p. 196) ; 9 août 1886 (Autran, II, p. 335).

et de ce que le navire est spécialement construit pour ce genre d'opération (1).

Elle ne peut consister en une quote-part des objets sauvés (même article).

Lorsqu'une promesse exagérée d'indemnité est faite en présence du péril, les tribunaux la réduisent à des proportions équitables (2). C'est à eux d'apprécier la gravité du péril, aucune règle de la loi n'en donnant une définition.

C'est encore un principe de la jurisprudence que la rémunération n'est due que si le sauvetage a été opéré avec succès (3). Mais elle n'exige pas un succès complet ; il suffit que le sauvetage ait un résultat utile. Si, par exemple, par suite de circonstances imprévues, le sauveteur a dû abandonner l'assisté, mais que son aide ait cependant eu pour résultat de le mettre en situation meilleure ou de rendre possible le sauvetage ultérieur, le premier sauveteur aura droit à une indemnité proportionnée au service rendu et au résultat atteint (4). « *The very principle of salvage is to give reward for services which have been successful* » (5).

L'équipage du navire sauvé peut être admis à réclamer une rémunération lorsque, son contrat d'engagement

(1) Cour suprême de judicature (Cour d'appel), 15 et 16 février 1898 (AUTRAN, XIV, 198).

(2) Haute-Cour. 13 mars 1897 (CLUNET, 1898, p. 168 ; Times, 15 mars 1897) ; Haute-Cour, 2 février 1891 (AUTRAN, VII, p. 68) ; MAUDE AND POLLOCK (AUTRAN, I, p. 646) ; Haute Cour, 1er mai 1876 (CLUNET, III, p. 289).

(3) Haute Cour, 5 novembre 1885 (CLUNET, 1887, p. 95).

(4) Haute Cour, 22 janvier 1884 (CLUNET, 1886, p. 357 ; Law Times Report, vol. 50, p. 127).

(5) KENNEDY : a treatise on the law of civil salvage (p. 28 et suiv.).

rompu, il participe au sauvetage. Ce contrat peut être rompu dans trois cas : 1° par le fait du capitaine ; 2° par l'abandon du navire fait de bonne foi et avec le consentement du capitaine ; 3° en cas de perte du navire. En dehors de ces cas il se doit au salut de son navire sans prétendre à aucune indemnité.

Le pilote qui porte secours à un navire en péril a droit à une indemnité comme tout sauveteur ; mais il ne peut y prétendre, si ce secours est porté au navire qu'il conduit, car il est de son devoir de se prêter au sauvetage du navire (1).

Quant au remorqueur, son contrat de remorquage peut se changer en cours de travail en contrat d'assistance, si les circonstances exigent un travail exceptionnel et périlleux. Mais il ne faut pas que le péril provienne de sa faute, négligence ou maladresse, car en ce cas son assistance est considérée comme la réparation de sa faute (2).

La jurisprudence n'admet aucune règle fixe en ce qui concerne la répartition de l'indemnité d'assistance, jugeant que ce travail ne peut être équitablement fait qu'en raison des circonstances de chaque espèce. D'après les instructions du Board of Trade, les fonctionnaires chargés de partager l'indemnité entre tous les intéressés doivent rechercher si le sauvetage est dû principalement aux services du navire assistant, à l'habileté du capitaine, au courage ou au travail

(1) Benfante (Autran, V, p. 571) ; Haute Cour, 13 mai 1879 (Clunet, 1879, p. 575).

(2) Haute Cour, 13 mars 1898, précité.

de l'équipage (1). Exemples de répartition : si le navire a été sauvé surtout par le fait du remorquage et que l'équipage n'a couru aucun péril, l'indemnité revient pour les 3/4 à l'armateur, pour le 1/10e au capitaine et le reste à l'équipage (2).

Lorsque le sauvetage est dû surtout au courage des marins, ceux-ci ont une part plus forte ; ainsi, sur une indemnité de 3.500 L., 2.000 sont revenues au propriétaire du navire assistant, 400 au capitaine, et 500 à l'équipage avec double part pour un officier et des matelots qui s'étaient dévoués pour porter les amarres en canot dans la tempête (3).

S'il y a plusieurs navires assistants, l'indemnité de sauvetage est répartie entre eux en proportion des services rendus par chacun : si la proportion ne peut être établie, le partage est fait par parts viriles (4). (Merchant. Ship. Act. de 1854, art. 458).

Les sauveteurs de vies humaines ont droit à une indemnité de sauvetage (art. 544 et 545. Merchant. Schip. Act. de 1894).

(1) SAINCTELETTE, *Etudes sur l'ass. marit.*, p. 21 ; Pand. fr., n° 160 ; AUTRAN, Questionnaire, p. 64 ; BENFANTE dans AUTRAN, p. 582 ; MAUDE AND POLLOCK, p. 660 ; JACOBS, II, p. 648 ; ABOTT : *A treatise of the law relative to merchant ships and seamen*, 12e édit., p. 551.

(2) Haute Cour (AUTRAN, IV, p. 576).

(3) Haute Cour, 24 juin 1903 (Mouvement maritime du 12 juillet 1903). Autres cas de répartition : Haute Cour de Justice, 13 mars 1897 et 22 janvier 1884, cités.

(4) Arrêt précité du 13 mars 1897 ; Haute Cour, 13 janvier 1902 (AUTRAN, XVIII, p. 220).

Cette indemnité de « *salvage for preservation of life* » n'est pas due par la personne sauvée, mais par les propriétaires du navire et de la cargaison (par les propriétaires du bâtiment, du chargement ou de l'armement, dit l'art. 544). Elle est arbitrée par le juge, non pas par comparaison avec la valeur des choses, mais avant toute évaluation de cette valeur : c'est un droit indépendant du droit de *salvage* (1).

Il n'y a donc pas lieu à contribution en ce qui la concerne, et les propriétaires du bâtiment sont tenus de la payer avant toute autre indemnité *(in priority of all other claims for salvage)*. Si le bâtiment a péri et que la cargaison soit sauvée, les propriétaires de celle-ci sont tenus d'en payer seuls le montant (1 et 2).

Si le bâtiment et la cargaison sont détruits ou que leur valeur soit insuffisante pour régler les frais de sauvetage des personnes, « le Board of Trade peut, à son gré, accorder au sauveteur, sur la caisse de la marine marchande, la somme qu'il juge convenable en acquit total ou partiel du montant d'une indemnité de sauvetage laissée ainsi non payé ». (art. 544, § 2) (3). Ce n'est donc pas une obligation.

Cette indemnité est due à tout sauveteur d'existences humaines d'un navire anglais ou étranger, si ce sauvetage a lieu dans les limites des eaux britanniques, et à tout sauveteur de vies d'un navire anglais, en quelque lieu que ce soit (art. 544). Ces prescriptions s'adressent aussi aux

(1) Benfante dans Autran, V, p. 580.
(2) Haute Cour, 27 novembre 1877 (Clunet, 1878, p. 287).
(3) Cour de l'Amirauté, Act. de 1861 (24, Victoria, c. 10, s. 9).

étrangers dont la loi autorise l'application par les tribunaux anglais de l'indemnité *for preservation of life*, pour sauvetage de vies humaines exécuté hors des limites de la juridiction anglaise (art. 545). La disposition de cet article n'a d'application qu'au regard des navires allemands, la loi allemande seule, avec la loi anglaise, accordant l'indemnité pour sauvetage des personnes.

Le sauveteur de choses et de personnes a un droit de rétention sur le navire et la cargaison sauvés (M. S. A. de 1894, art. 552).

Les commandants et équipages de navires de guerre ont droit à une indemnité pour assistance fournie par eux, s'ils sont autorisés par l'amirauté à poursuivre cette demande (M. S. A. 1894, art. 557).

Les règles de procédure relatives à l'obtention, à la fixation et au règlement de l'indemnité d'assistance sont contenues dans les articles 547-565 du M. S. A. de 1894. L'obligation de secours n'existe qu'au cas d'abordage (art. 422, M. S. A., 1894).

Italie.

L'assistance fait l'objet des articles 120 et suiv. du Code de la Marine marchande du 24 octobre 1877 (1).

(1) Traduit par M. PRUDHOMME.

Le droit italien fait implicitement distinction entre l'assistance et le sauvetage. Dans son article 134, il s'exprime ainsi : « celui qui trouvera en haute mer un navire *abandonné*...... Si le *sauvetage* a eu lieu ...... ». L'article 121, 1°, déclare que le capitaine d'un navire qui aura prêté *secours* à un autre..... », énumérant les droits qui en résultent pour lui. Ce terme de « prêter secours ». contient en lui l'idée d'une aide portée à une personne, car on sauve les choses mais on ne les secourt pas ; l'article suppose donc le cas d'un navire non abandonné et à la disposition de son équipage. Le Code, en se servant dans l'article 134 du terme « abandonné », ne veut pas signifier une absence absolue d'équipage ; on y assimile aussi le cas où celui-ci est dans l'impossibilité absolue de diriger le navire. Cela résulte des travaux qui ont précédé la loi. Le projet ministériel (art. 197, al. 1) s'exprimait de la façon suivante : « celui qui a trouvé en haute mer un bâtiment abandonné et sans équipage.... ». Or la Commission sénatoriale a supprimé ces mots : « sans équipage » (actes du Sénat, Documents, n°s 63 *bis*, p. 110 et 111), manifestant ainsi son intention d'assimiler à l'abandon, le cas où l'équipage n'est plus maître de son navire (1). La jurisprudence admet la distinction du sauvetage et de l'assistance, mais emploie indifféremment l'une ou l'autre expression (2).

Le péril est nécessaire pour que le contrat d'assistance prenne naissance. L'article 120 parle en effet de l'obligation

(1) Benfante, cité, p. 567.

(2) Cour d'appel de Gênes, 6 mars 1885 et 15 mars 1886 (*Rassegna di diritto commerciale*, II, 73, 252 ; III, 77, 185).

de porter secours à un navire en « *danger de se perdre* ». L'article 121 vient ensuite régler les conséquences de l'assistance ; c'est évidemment sous réserve de la condition de l'article 120, condition qu'il sous-entend (1).

La rémunération n'est due que si l'assistance a été couronnée de succès ; cela résulte de tout l'ensemble des dispositions relatives à la matière ; si le secours n'a pas eu d'effet pratique le capitaine n'a droit qu'à la réparation du dommage éprouvé par lui (art. 120 et 121) (2).

L'équipage et le pilote du navire sauvé ne peuvent prétendre à aucune rémunération (3) ; ils se doivent complètement au service de leur navire. L'article 128 dit expressément que le personnel du navire est toujours obligé de travailler au salut de celui-ci et de sa cargaison (art. 128).

L'équipage perd même tout droit aux salaires, en cas de perte du navire, cette disposition étant considérée comme de nature à le stimuler au sauvetage ; comme corollaire, on doit admettre qu'il n'a pas droit à une rémunération, car cette règle n'aurait pas de raison d'être. En ce qui concerne le pilote, le Code de la marine, après avoir déclaré que son salaire est fixé par le tarif établi par décret royal, ajoute que toute promesse de rémunération supérieure à celle qui est portée au décret, et faite au moment du péril, ne peut être prise en considération.

L'article 127 décide qu'aucune convention ou promesse de

(1) Benfante, p. 569.

(2) Benfante, p. 570.

(3) Autran, questionnaire, n° 115 ; Benfante, p. 571 ; Berlinghieri, p. 13.

récompense pour aide ou sauvetage du navire, des personnes ou des marchandises, ne sera obligatoire si elle a été faite en pleine mer ou au moment du sinistre. C'est une nullité de plein droit, résultant d'une présomption juris et de jure qui ne comporte pas la preuve contraire. Des termes de cet article, il semblerait résulter qu'il suffit, pour qu'il y ait lieu à annulation, que la convention soit passée en pleine mer, sans autre condition. Mais c'est une erreur de texte et la jurisprudence a mis la question au point. Elle décide que les termes : « *in pieno mare o al momento del sinistro* », de l'article 127, ne visent pas deux sortes de convention, mais une seule, puisqu'il s'agit d'assistance, et qu'il n'y a lieu à assistance qu'au cas de danger pressant ou péril imminent (1). Il faut une contrainte morale de nature à enlever au capitaine la liberté d'esprit nécessaire pour conclure une convention sérieuse. Cette disposition de l'article 127, jugée trop rigoureuse, est une conséquence presque nécessaire de l'article 121, édictant l'obligation de secours ; le législateur devait frapper de nullité, comme ayant une cause illicite, toute promesse ayant pour but de déterminer le capitaine italien à l'accomplissement d'un devoir imposé par la loi.

L'article 121, alinéa 1er, érige en principe que le capitaine assistant n'a droit qu'à la réparation de ses frais et dommages, s'il n'a couru aucun risque (2). S'il y a eu des risques courus par le navire et l'équipage, il lui sera en

(1) Cass. Turin, 14 janvier 1887 (Clunet, 1888, p. 430 ; Monitore dei tribun. 1887, p. 180) ; Cour d'appel de Messine, 15 janvier 1887 (Autran, III, p. 766 ; Circolo Giuridico, XVIIII, p. 180).

(2) Cour d'appel de Gênes, 6 mars 1885 (Rassegna di diritto commerciale, II, 73, 552).

outre alloué une indemnité qui ne pourra excéder le dixième de la valeur des choses sauvées (alinéa 2). Celui qui a opéré un sauvetage, lui, a droit au huitième de cette valeur, en sus de ses débours (art. 134). Le législateur italien admet donc que la rémunération d'assistance doit toujours être inférieure à l'indemnité de sauvetage, ce dixième étant un maximum.

Article 126. — La rétribution des personnes accourues au secours et de celles qui auront fourni des moyens de touage ou de halage des machines, agrès et ustensiles, sera réglée par les autorités indiquées par les articles 14, 15 et 16, suivant l'importance des choses sauvées, la promptitude avec laquelle le service a été rendu, et le danger couru en accomplissant le sauvetage. C'est donc la circonstance du danger couru par l'assistant qui a le plus d'importance, tandis que la loi semble ne pas prendre en considération le péril couru par l'assisté.

La répartition doit être faite en proportion des efforts déployés et des risques courus par les sauveteurs. Entre les ayants-droit du même navire elle se fait suivant les règles fixes suivantes : si l'enrôlement est à la part, la récompense est comprise parmi les profits de voyage et partagée d'après les mêmes proportions ; si l'enrôlement est au mois ou au voyage, la moitié de la récompense appartient aux armateurs, et l'autre moitié est répartie entre les gens de l'équipage dans la proportion de leurs salaires respectifs. Lorsque, pour opérer le sauvetage, il a été nécessaire de prolonger le voyage, l'engagé au voyage a, en outre, droit à une augmentation de salaire suivant les lois commerciales.

D'après la jurisprudence italienne, si le navire sauvé ou assisté et le sauveteur ou assistant sont de nationalités différentes et se trouvent dans les eaux territoriales italiennes, qu'ils soient étrangers tous deux ou qu'une seule le soit, il y a lieu d'appliquer la loi locale (1).

Obligation d'assistance. — Article 120. — Le capitaine d'un bâtiment national qui rencontre un navire quelconque, même étranger ou ennemi, en danger de se perdre, doit accourir à son aide et lui procurer toute l'assistance possible.

Article 385. — Celui qui aura contrevenu à cette obligation, alors qu'il pouvait s'y conformer, sera puni d'une amende de 200 à 1.000 livres, et pourra, en outre, être suspendu de ses fonctions pour un délai de 6 mois à un an.

PAYS SCANDINAVES

(Suède — Norwège — Danemark).

Une commission composée des délégués des trois royaumes scandinaves (1883 à 1887) a élaboré un projet de Code maritime unique, dont les dispositions ont en grande partie été reproduites par les Codes maritimes suédois,

(1) BENFANTE, p. 585; Cass. Turin, 19 août 1885 (*Rassegna di diritto comm.*, 1886, 73, 252; AUTRAN, II, 78); Cour d'appel de Messine, 15 janvier 1887, précité.

promulgué le 21 juin 1851, entré en vigueur le 1er janvier 1892 (1); danois, promulgué le 1er avril 1892, entré en vigueur le 1er janvier 1893; et norvégien, voté le 20 juin 1892, entré en vigueur le 1er janvier 1893.— Les dispositions de ces codes sont à peu de choses près les mêmes; il est donc inutile de les étudier séparément. Elles sont contenues dans le chap. X, art. 224-229 (2).

Les législations scandinaves ne font aucune distinction entre le sauvetage et l'assistance. L'article 224 dit: « *celui qui sauve un navire qui a fait naufrage ou qui se trouve en danger... a droit à une indemnité...* ». L'assimilation des cas d'abandon et de non-abandon est donc formelle (3). Elle est corroborée par la disposition suivante de l'art. 225 qui détermine les bases de l'indemnité: « 1° si le navire a été abandonné par son équipage... ». Il résulte de cette règle que si, en droit, la distinction est supprimée, en fait il faut en tenir compte, dans la fixation du quantum de l'indemnité, de l'état d'abandon du navire.

Le caractère de péril que doit courir le navire assisté n'est pas déterminé par le code. D'après la jurisprudence, il faut décider qu'il doit être tel que l'équipage ne puisse plus se rendre maître du navire (4).

(1) Traduit par M. P. Bontoux (Autran, VII, p. 221, 505, 712 et VIII, p. 199 et suiv.).

(2) Lois maritimes scandinaves, traduites et annotées par L. Beauchet.

(3) Beauchet, note sur l'art. 224.

(4) Benfante, p. 569 (dans Autran); So-og Handelsret, 28 novembre 1883 (Autran, I, p. 183); Cour suprême de Christiania, 2 mai 1888 (Autran, II, p. 611).

D'après les motifs de la loi, est un cas d'assistance le fait de remorquer un navire qui, par suite de vents contraires, est sur le point d'être jeté à la côte. Ne peut au contraire être considéré comme tel l'aide donnée à un vapeur privé de sa machine, mais pouvant cependant naviguer sous voiles. C'est aux tribunaux d'apprécier s'il y a danger suffisant (1).

La simple tentative de sauvetage, si elle a échoué, ne donne pas lieu à l'indemnité ; cela résulte des termes de l'article 224 : « celui qui sauve un navire.... ». Toutefois est valable une convention (1) stipulant une certaine somme pour le cas d'insuccès. En cas de non réussite le sauveteur n'a même pas droit au remboursement de ses dépenses (2).

L'équipage du navire assisté n'a aucun droit sur l'indemnité due pour sauvetage de ce navire. Une indemnité ne lui est due que si, après un sinistre, il coopère au sauvetage (art. 91) ; elle est payée par celui dans l'intérêt de qui se font les opérations de sauvetage et sous la responsabilité personnelle de celui qui les ordonne, et elle ne correspond pas nécessairement au montant des gages des hommes de l'équipage. Ce n'est pas le cas d'assistance dont nous nous occupons dans ce travail ; il reste admis que l'équipage n'a pas droit à une indemnité. Cependant il peut prétendre à une véritable indemnité si le navire, après avoir été abandonné en mer, est ensuite sauvé par lui (3 et 4).

(1) BEAUCHET, note sur l'article 224.

(2) Note, sous arrêt du trib. marit. de Trondhjem, 12 septembre 1900 (AUTRAN, XIX, p. 122).

(3) BEAUCHET, note sur l'article 224.

(4) Note sous arrêt du Tribun. marit. de Trondhjem, 12 septembre 1900 (AUTRAN, XIX, p. 122.

L'article 234 parlant de : « ceux qui coopèrent au sauvetage », il faut décider qu'au cas de sauvetage d'un navire, ceux qui ont sauvé les personnes ont droit au partage de l'indemnité au même titre que les sauveteurs des marchandises et du bâtiment. Ce droit ne peut leur être refusé qu'au cas où les deux sauvetages ont été indépendants et non simultanés (1).

L'article 227 (qui, pour la Suède n'est devenu le texte actuel conforme aux textes danois et norvégien, que depuis une loi du 21 mai 1894), donne aux tribunaux le pouvoir de réduire la rémunération promise au moment du danger, si la somme convenue dépasse notablement ce qui est équitable. Elle peut l'être même si la somme a été payée au moment même du danger, mais à condition que l'action soit intentée dans un délai de 6 mois à compter du jour du paiement. L'écrit que peut avoir signé le capitaine à son arrivée au port et constatant son engagement, n'en vaut pas confirmation et ne s'oppose pas à ce que l'action en réduction soit valablement intentée (2). La loi et la jurisprudence scandinaves n'admettent donc pas que la nullité d'un engagement puisse être couverte par une confirmation.

L'article 227 ajoute que la convention portant que l'indemnité serait réglée par des arbitres ou autrement, est nulle (le Code suédois exige que dénonciation de cette convention aux sauveteurs soit faite dans un délai de 15 jours, à peine de déchéance) (3).

(1) Beauchet, note sur l'article 224.
(2) Cour Suprême de Suède, 22 octobre 1897 (Autran, XIV, p. 404).
(3) Cour suprême de Copenhague, 10 février 1902 (Autran, XIX, p. 110).

L'article 225 fixe les bases sur lesquelles doit être déterminée l'indemnité d'assistance ; c'est plutôt une indication qu'une règle invariable (« il faut *surtout* prendre en considération »). Ce sont : 1° le danger auquel était exposé le navire sauvé ; l'abandon de ce navire par son équipage ; le fait que cet équipage a coopéré au sauvetage de son navire, et si le sauvetage a été facilité par les propres ressources du navire ; 2° le danger qu'ont couru les sauveteurs et leurs effets et le préjudice qu'en ont éprouvé leur santé et leurs biens ; 3° l'habileté et la capacité avec lesquels a été exécutée l'assistance, le temps et les efforts qu'elle a coûtés ; 4° le nombre des sauveteurs, leurs frais et la valeur des outils employés (donc celle du navire sauveteur) ; 5° la valeur des objets sauvés.

Cette indemnité ne peut dépasser un maximum qui est le tiers de la valeur des objets sauvés (art. 226).

La valeur qu'il faut prendre en considération est la valeur nette des choses sauvées, « déduction faite des droits de douane et d'autres charges publiques et des frais occasionnés par leur garde, estimation et vente ». L'indemnité n'est donc pas fixée à une quote-part des objets sauvés ; mais un contrat la fixant à une quote-part, dans les limites du tiers permis par l'art. 226, serait valable, la loi n'édictant pas de prohibition à ce sujet (1). Dans cette indemnité sont compris les frais faits pour l'emploi de navires et d'autres engins en vue de l'assistance, c'est-à-dire les dépenses qu'elle a occasionnées.

(1) BEAUCHET, note sur l'article 226.

Article 28. — Si les sauveteurs ne sont pas d'accord sur la répartition de l'indemnité, elle sera faite par le tribunal (1) en prenant en considération les faits dont il est question dans l'art. 225. La répartition doit se faire de la manière suivante. On rembourse avant tout les dommages et les frais spéciaux supportés par le navire assistant. Il s'agit de dommages résultant directement du fait du sauvetage, c'est-à-dire les avaries au corps et à la cargaison. Quant aux dommages indirects supportés par celle-ci, par suite du retard, par exemple, ses propriétaires ne peuvent en réclamer directement le remboursement à l'assisté ; ils ne peuvent que réclamer des dommages-intérêts à l'armateur. Cela résulte de l'article 31 qui décide que : 1° « Pour sauver un autre navire ou des marchandises, le capitaine ne doit pas s'arrêter, si le sauvetage ne peut se faire sans risques pour le navire, et sans graves inconvénients pour le propriétaire ou pour d'autres personnes dont le capitaine est tenu de sauvegarder les intérêts ». Le capitaine est donc responsable « des graves inconvénients » qui résultent pour la cargaison du retard occasionné par le sauvetage et, par suite, c'est à lui que les ayants-droit doivent réclamer des dommages-intérêts. Le capitaine est du reste protégé contre les conséquences de ce recours. Ces dommages-intérêts sont, en effet, compris dans les frais dont il est indemnisé en vertu de l'article 225, 4° ; c'est donc en fin de compte l'assisté qui rembourse les dommages indirects supportés par la cargaison (2).

(1) D'après le Code Norvégien (art. 228), c'est le préfet (amtmand) qui fait la répartition, si la valeur de l'objet sauvé ne dépasse pas 500 couronnes.

(2) Beauchet, note sous article 228.

De ce qui reste de l'indemnité, le Code scandinave fait une répartition suivant une proportion fixe (art. 228). L'armement en reçoit deux tiers, si le navire est un vapeur, et la moitié si c'est un voilier ; le reste est partagé également entre le capitaine et l'équipage, c'est-à-dire 1/4 au premier et 1/4 au second (1). Il s'agit ici de tout l'équipage, et non seulement de ceux qui ont coopéré au sauvetage ; il faut y comprendre même les personnes dont parle l'article 118, c'est-à-dire celles qui, sans appartenir à l'équipage proprement dit, sont employées sur le navire (soutiers, chauffeurs, cuisiniers, garçons, etc.) (1).

La répartition se fait proportionnellement aux gages de chacun.

Est nulle la convention (antérieure au sauvetage, évidemment) donnant au capitaine et à l'équipage une somme inférieure à celle qui est mentionnée ci-dessus, à moins que le navire ne soit armé spécialement pour le sauvetage ou que la convention ne se réfère à l'exécution d'une entreprise de sauvetage spéciale (art. 228 in fine).

Ces dispositions ne s'adressent pas au pilote engagé sur le navire de sauvetage, car il ne fait pas partie de l'équipage ; il a droit personnellement à une indemnité établie suivant les règles énoncées plus haut (2).

Au cas d'assistance par plusieurs navires, le partage de l'indemnité se fait en proportion des mérites de chacun, et suivant les règles de répartition de l'article 225. Cela résulte du terme de « sauveteurs » employé dans les articles qui

(1) Cour suprême de Christiania, 29 avril 1893 (AUTRAN, XI, p. 772).
(2) Cour d'appel de Copenhague, 12 mai 1902 (AUTRAN, XIX, p. 110).

viennent d'être signalés ; la jurisprudence est en ce sens (1). S'il est impossible de spécifier le rôle de chacun, l'indemnité est partagée au prorata du nombre des navires (2).

Lorsque le secours est porté par un navire à un bâtiment appartenant au même propriétaire que le navire sauvé, celui-ci n'a pas droit à l'indemnité prévue par les articles 224 et suivants, mais seulement au remboursement de tous ses frais et sacrifices faits de bonne foi. C'est une règle posée par le tribunal maritime de Trondhjem (Norvège) (3). Cela résulte des obligations dont est tenu l'assuré, en vertu de son contrat d'assurance, d'après l'article 152. Mais il n'en est pas de même pour le capitaine et l'équipage, étrangers à ce contrat d'assurance ; ils ont droit à l'indemnité comme s'ils avaient secouru un navire étranger. On pourrait objecter que l'équipage n'a droit qu'à une quote-part de l'indemnité accordée au navire et que, par conséquent, ce droit disparaît avec cette indemnité. Mais c'est mal interpréter l'article 224 qui accorde à tout sauveteur une indemnité, et non pas au navire seul, sauf à répartir entre les ayants-droit dans le navire. L'attribution d'une quote-part n'est qu'un moyen de répartition au cas de désaccord, qui laisse entier le principe de liberté de répartition posé par le 1er alinéa de l'article 228.

L'article 268, 1°, donne aux sauveteurs un privilège portant sur le navire et le fret pour l'indemnité de sauvetage.

(1) Cour Suprême de Christiania, 2 mai 1885 (AUTRAN, II, p. 611).

(2) BENFANTE, p. 581.

(3) Arrêt du 12 septembre 1902 (AUTRAN, XIX, p. 121), et note sous l'arrêt.

Ce privilège garantit aussi bien le récouvrement des frais que celui de la rémunération, car l'article 225 les confond dans le même mot « d'indemnité ». Il vient au premier rang. L'article 276, 1°, en accorde également un de même rang sur la cargaison.

L'article 229 leur accorde aussi un droit de rétention sur le navire et la cargaison.

En dehors du cas d'abordage les lois scandinaves n'édictent pas d'obligation d'assistance.

Allemagne.

Le nouveau Code de commerce allemand du 10 mai 1897, entré en vigueur le 1er février 1900, n'a pas beaucoup changé en ce qui concerne les matières maritimes, les dispositions du Code de 1869.

La différence entre le sauvetage et l'assistance existe toujours (Code de 1897, art. 740, ancien 742) (1). Si un navire et sa cargaison abandonnés ont été recueillis par un tiers, celui-ci a droit à une indemnité de sauvetage (*Bergelohn*); s'ils sont tirés de détresse par l'aide d'un tiers, celui-ci n'a droit qu'à une indemnité d'assistance (*Hülfslohn*). La rémunération d'assistance doit toujours être inférieure à l'indem-

(1) Trib. sup. hans., 21 décembre 1900 (Dalloz, 1902, 2, 443). Cet arrêt, déjà cité dans le titre Ier, ch. Ier, s. II de ce travail, expose très bien l'idée d'abandon sur laquelle repose la distinction du sauvetage et de l'assistance.

nité qui aurait été accordée pour un cas de sauvetage effectué dans des circonstances identiques (art. 747 nouveau, ancien 749). L'indemnité de sauvetage ne pouvant dépasser le tiers de la valeur du navire, celle d'assistance doit toujours être inférieure à ce tiers. Cette disposition a été critiquée dans le sein de la Commission qui a préparé la loi du 17 mai 1874 : on objectait que les sauveteurs pourraient être tentés de laisser le naufrage s'accomplir afin de toucher une prime plus élevée. Elle a été cependant maintenue. Le péril ou détresse dont parle l'article (*in einer seenoth*) doit être de nature à amener la perte du navire et l'équipage doit être dans l'impossibilité de s'en rendre maître (1). Un arrêt du Tribunal supérieur hanséatique décide même qu'il suffit, pour que la demande d'indemnité d'assistance soit fondée, que le navire ait fait des signaux de détresse, car ce fait prouve que l'équipage est dans l'impossibilité absolue de conduire le navire à bon port (2).

Le même article exige encore implicitement la condition de succès. Ce succès ne doit pas être complet et la conduite au port n'est pas nécessaire ; il suffit d'un résultat utile, c'est-à-dire de nature à assurer la sécurité du navire. Cela résulte de la comparaison des termes employés par l'article 740 pour le sauvetage et l'assistance : pour le premier il exige la mise du navire en lieu sûr, tandis que pour le second il parle seulement de navire sauvé (3).

(1) Trib. sup. hanséatique, 3 juin 1898 (Autran, XIX, p. 692). Trib. sup. hanséatique, 1er mars 1886 (Autran, II, p. 716). Trib. sup. hanséatique, 21 décembre 1900, précité.

(2) Trib. sup. hanséatique, 12 mai 1885 (Clunet, 1887, p. 489).

(3) Benfante, p. 570.

D'après le dernier paragraphe du même article, l'équipage du navire assisté n'a pas droit à une indemnité d'assistance. D'après la jurisprudence, un contrat de remorquage peut se changer en contrat d'assistance pendant l'opération même du remorquage; mais la cause du péril doit être fortuite, et le remorqueur ne peut réclamer d'indemnité si le danger est une conséquence de sa faute (1). L'assistance opérée par un navire de guerre ne donne lieu qu'au remboursement au trésor public des frais qu'elle a entraînés pour lui et à l'allocation de primes à l'équipage assistant. Cette règle ne s'applique qu'aux navires allemands; les navires étrangers doivent l'indemnité entière d'assistance (2).

Celui qui a imposé ses services, notamment en montant à bord du navire sans l'autorisation du capitaine, n'a droit à aucune indemnité (art. 750, al. I).

La jurisprudence refuse en général la rémunération au cas d'assistance d'un navire par un navire appartenant au même propriétaire. Elle n'accorde à celui-ci que le remboursement des frais et dommages à la charge de l'assureur du navire assisté (3). Elle estime qu'il est de son devoir de faire son possible pour sauver les choses assurées (règlement sur les assurances de Hambourg, article 66), et qu'il ne peut être à la fois son propre débiteur et son propre obligé. Cependant un arrêt de la Cour impériale de Leipzig admet en ce cas

(1) Trib. sup. hanséatique, 5 octobre 1886 (AUTRAN, III, p. 212).

(2) Décision ministérielle du 20 mai 1881, Mun. Blatt für die innere Verwaltung, p. 133 et 135.

(3) Trib. sup. hans, 25 avril 1903 et 21 novembre 1903 (AUTRAN, XVIII, p. 884 et t. XIX, p. 750).

la rémunération, jugeant que chacun des navires représentant une fortune séparée, capable de servir de gage pour les créances spéciales s'y rattachant, rien n'empêche que l'une ne soit créancière de l'autre (1).

L'article 741 dispose que le contrat fait en présence du péril est sujet à réduction si le prix convenu paraît manifestement disproportionné au service rendu. L'exagération doit être importante (*erbeblichen Ubermasses*) ; sous cette réserve les tribunaux ont un pouvoir souverain pour réduire cette indemnité (2).

Les bases de la rémunération sont posées dans les articles 742 à 747 inclus. L'article 742 donne au juge, à défaut de convention, le pouvoir de fixer en argent le montant de la rémunération suivant les règles de l'équité et en prenant en considération toutes les circonstances de l'espèce. Dans l'article 743 il est indiqué que dans la prime d'assistance rentre l'indemnité pour les dépenses faites en vue du sauvetage. L'article 744 pose les règles relatives à la fixation de l'indemnité. « Pour fixer le montant de l'indemnité de sauvetage et d'assistance, les circonstances suivantes doivent être surtout prises en considération : le zèle déployé, le temps employé, les services rendus, les dépenses faites, le nombre des personnes qui sont intervenues activement, le danger auquel ces personnes ou leurs embarcations ont été exposées, ainsi que le danger qui menaçait les objets sauvés et mis en sûreté, enfin la

(1) Dr Martin, *Observations sur un projet de loi internationale* (Autran, XV, p. 553).

(2) Trib. sup. hans., 13 mai 1898 et 16 septembre 1898 (Autran, XIV, p. 693 et t. XV, p. 691).

valeur dernière de ces objets, déduction faite des frais (1) ». Il est en outre tenu compte par la jurisprudence de ce que le navire assistant est spécialement construit pour le sauvetage (2). En ce qui les concerne, un arrêt du tribunal de l'Empire (2) décide que, pour la fixation de l'indemnité, il faut tenir compte, non seulement des dépenses immédiates de l'opération, mais encore des frais de construction, des dépenses annuelles d'armement, de réparation et d'entretien du navire assistant et du nombre moyen de sauvetages qu'il peut faire chaque année. Cette indemnité est, en effet, le seul profit de ces navires, et l'exploitation de ces bâtiments est une entreprise d'un grand intérêt pour le commerce. L'allocation d'une indemnité ordinaire serait insuffisante et ne permettrait pas à cette entreprise de vivre, car elle exige des frais généraux très élevés : frais de construction, d'armement, d'entretien des navires, gages et vivres de l'équipage, intérêt et amortissement du capital engagé, et consommation de charbon dans l'intervalle entre chaque opération. Cette entreprise étant une industrie, il est donc juste que le prix de son travail soit calculé en raison de ces frais. De plus leur utilité et les chances de succès que

(1) Pour l'évaluation de l'indemnité, voir ; Trib. sup. hans., 23 avril 1903 ; 21 novembre 1903 ; 16 septembre 1898 ; 3 juin 1898 ; 17 novembre 1888 et 14 décembre 1900 (Autran, XIX, p. 750 ; XVIII, p. 884 ; XIV, p. 691 et 692 ; V, p. 251 et XVI, p. 676) ; id., 23 janvier 1889 (Autran, XV, p. 472).

(2) Tribunal de l'Empire, 12 avril 1902 (Autran, XIX. p. 106) ; Trib. sup. hans., 23 janvier 1899 et 7 décembre 1898 (Autran, XV, p. 472 et XIX, p. 692) ; id. 21 décembre 1900 (D. 1902, 2, 443) ; Dr Martin, p. 553.

présente leur intervention autorisent aussi l'allocation d'un prix supérieur à celui qui est accordé aux navires ordinaires Cet arrêt est de grande importance et fera jurisprudence en la matière.

L'indemnité d'assistance peut être fixée à une quote part des objets sauvés, si toutes les parties s'accordent à le demander (art. 745). Elle ne peut excéder le tiers de la valeur des objets sauvés, excepté au cas où l'assistance a exigé des efforts et des dangers extraordinaires et que la valeur des objets sauvés est minime. L'indemnité peut alors atteindre la moitié de cette valeur (art. 746). En tout cas, le taux de l'indemnité d'assistance doit toujours être inférieur à celui qu'aurait atteint, dans les mêmes circonstances, celle de sauvetage ; et la valeur des objets sauvés ne doit exercer qu'une influence secondaire sur la détermination de l'indemnité (art. 747).

Lorsque plusieurs personnes ou plusieurs navires ont participé à l'assistance, l'indemnité doit être partagée entre eux en proportion des services de chacun ; s'il y a doute, elle doit être partagée au prorata de leur nombre (art. 748). D'après le même article, ceux qui ont couru un péril pour sauver des personnes, ont droit de participer à l'indemnité dans les mêmes conditions que les sauveteurs de choses. Cela suppose que ces deux sauvetages sont simultanés, c'est-à-dire qu'on a sauvé à la fois le navire et ses passagers.

Les personnes sauvées n'ont aucune obligation personnelle de payer les frais d'assistance ; ces frais sont compris dans l'indemnité due par les propriétaires des choses sauvées.

L'article 749 répartit l'indemnité d'assistance entre les intéressés de la façon suivante : à moins de convention

contraire intervenue entre eux, l'armateur recevra la moitié, le capitaine un quart, l'autre quart revenant à l'équipage. La doctrine admet que l'affréteur, c'est-à-dire celui qui emploie pour son propre compte un navire ne lui appartenant pas (art. 510), a droit aussi à l'indemnité de sauvetage, le terme d'armateur, dans sa généralité, s'appliquant aussi bien à lui qu'au propriétaire (1). Le quart revenant à l'équipage est partagé entre les hommes à raison du loyer qui revient à chacun ou qui devrait lui revenir d'après son rang. L'action pour obtenir l'indemnité appartient exclusivement au propriétaire du navire ou au capitaine, représentant de celui-ci, car il représente aux yeux des tiers, la collectivité des personnes ayant des intérêts engagés sur le navire. Cet article 749 sera probablement modifié, s'il ne l'est déjà. Un projet de loi a été, en effet, présenté en 1900 au Reichstag, proposant une nouvelle répartition de l'indemnité. Elle se ferait de la façon suivante : Si le navire sauveteur est un vapeur, on déduirait d'abord pour l'armateur les dommages éprouvés par le navire et les frais supportés par lui, le reste revenant à l'armateur pour deux tiers et le dernier tiers étant partagé entre le capitaine et l'équipage; si le sauveteur est un voilier, on opérerait d'abord la déduction comme précédemment, et, sur le reste, la moitié reviendrait à l'armateur, un quart au capitaine et le dernier quart à l'équipage. Ce changement semblerait à première vue moins favorable au capitaine et à l'équipage que l'article 749 actuel, mais en réalité il n'en est rien.

(1) WAGNER, *Seerecht*, p. 148; BURCHARD, *Bergung und Hülfeleistung in Seenoth*, p. 307.

Actuellement, en effet, ceux-ci ne touchent généralement qu'une partie de leur quart, étant forcés d'après leurs contrats d'y renoncer en grande partie en faveur des armateurs. La nouvelle loi interdit sous peine de nullité l'insertion d'une telle clause dans les contrats d'engagement ; il en résulte que, bien que diminuant les droits du capitaine et de l'équipage, elle leur serait en réalité plus favorable que le partage actuel (1).

L'indemnité d'assistance ne constitue une dette personnelle ni de l'armateur ni des propriétaires de la cargaison. Mais elle est placée en tête des créances privilégiées (art. 751, n° 5 et 575, n° 4). La fortune de mer de l'armateur, c'est-à-dire le navire et le fret brut du voyage au cours duquel s'est produite l'assistance, leur sert de gage. Les sauveteurs ont une garantie plus grande encore (art. 752) : si le capitaine livre les marchandises sauvées, en tout ou en partie, avant désintéressement complet de l'assistant, il est personnellement garant de toutes les sommes que celui-ci n'aurait pas touchées. Si le capitaine a agi d'après les ordres de l'armateur il n'en reste pas moins obligé personnellement et solidairement avec son mandant dans les limites précitées (art. 747 et 751). En outre le destinataire des marchandises, s'il a connu qu'au moment de la réception les marchandises étaient grevées de frais de sauvetage ou d'assistance, devient personnellement responsable de ces frais dans la mesure où les marchandises auraient été suffisantes pour les acquitter, si la livraison n'avait pas eu lieu. Mais sa responsabilité se restreint à la part contributoire qui

(1) Dr Martin, dans Autran, XV, p. 551.

incombait à ces marchandises, après répartition, si d'autres objets ont été sauvés en même temps (art. 753).

L'assistant n'a pas de droit de rétention sur les objets sauvés ; ce droit n'appartient qu'au sauveteur (art. 751).

L'obligation d'assistance n'existe qu'au cas d'abordage (Code pénal, art. 145 et ordonnance impériale du 15 août 1876).

Hollande.

Le Code de commerce néerlandais (1) date du 23 mars 1838.

L'assistance maritime fait l'objet des articles 543 à 568 inclus.

Le Code néerlandais admet la différence entre le sauvetage et l'assistance (2). L'article 560 distingue le salaire pour l'assistance et le salaire pour le sauvetage. L'article 561 déclare que le salaire d'assistance est dû si le navire et le chargement, ensemble ou séparément, après la décharge et l'allègement, sont remis en pleine mer ou conduits à bon port. Dans l'article 562 il est stipulé qu'il y a sauvetage, lorsque : 1° le navire est trouvé sans direction ; 2° lorsqu'il

(1) Traduit par M. G. Tripels (Autran, VIII, p. 231, 501, 637, 729 et IX, p. 111).

(2) Commission d'arbitrage d'Amsterdam, 20 février 1888 (Autran, IV, p. 474).

est en tel état de danger qu'il ne puisse plus être considéré comme un asile pour l'équipage, ni un lieu de sûreté pour les marchandises ; 3° si le navire est effectivement brisé ; 4° s'il est en danger imminent et est abandonné par l'équipage, ou que celui-ci en ayant été retiré, il est ensuite occupé par les sauveteurs.

Cette distinction est trop explicite pour qu'il soit utile de l'approfondir. Remarquons seulement que l'équipage doit être encore maître du navire pour qu'il y ait assistance et que l'article 562 exige que l'opération soit couronnée de succès pour qu'il y ait droit à une indemnité pour les sauveteurs (1).

La jurisprudence refuse la rémunération à l'équipage du navire sauvé (2). Les règlements de pilotage l'accordent au contraire au pilote (arrêté royal du 23 janvier 1879, art. 27 et suiv.). N'y ont pas droit ceux qui ont imposé leurs services, ainsi qu'il résulte implicitement de l'article 545 : « il n'est permis à personne, sans le consentement du capitaine ou de l'officier qui le remplace, de venir à bord d'un navire pour le secourir, le sauver ou sous quelque prétexte que ce soit ».

Article 568. — Toute convention concernant le salaire d'assistance peut être modifiée ou annulée par le juge, si elle a été faite en pleine mer ou lors d'un échouement avec les capitaines, officiers ou propriétaires, pour les navires ou

(1) Commission d'arbitrage d'Amsterdam, 20 février 1888 (AUTRAN, IV, p. 474).

(2) Trib. de Rotterdam, 20 déc. 1884 (CLUNET, 1887, p. 246).

marchandises qui se trouvent en péril. Néanmoins, si le danger est passé, il sera loisible à chacun de faire des transactions et conventions à l'amiable sur ce salaire ; ces conventions ne sont pas obligatoires à l'égard des propriétaires, consignataires ou assureurs qui n'y ont pas consenti.

En cas de contestation sur le salaire, son évaluation est faite par expert nommé par le juge (art. 564). Il est réglé en tenant compte de la promptitude du service lors de la découverte du danger, du temps employé, du nombre de personnes qui ont dû assister indispensablement à l'acte de secours, à la nature du navire sauvé et au danger qu'il courait (art. 561). Il n'y a aucune limite à l'indemnité et le juge a toute latitude pour fixer une rémunération proportionnée aux circonstances. Il semblerait donc que le principe de la différence entre l'assistance et le sauvetage n'ait aucune raison d'être. Cette différence existe cependant : c'est que pour la fixation de l'indemnité d'assistance on ne tient aucun compte de la valeur du navire assisté et du danger qu'il court, tandis qu'au cas de sauvetage le juge doit faire état de ces éléments d'évaluation (art. 563) (1). A circonstances égales, il se pourrait donc que l'indemnité d'assistance soit plus élevée que celle de sauvetage ; ce serait le cas, par exemple, d'un secours très difficile d'un navire de peu de valeur, le juge, en cas d'assistance, n'étant tenu de faire état que du mérite, tandis qu'il se voit, en cas de sauvetage, limité dans son appréciation par la considération d'une valeur minime. J'apprécie beaucoup ce système d'évaluation.

Le Code ne parle pas expressément de contribution à

(1) Jacobs, p. 645.

l'indemnité. Mais dans l'article 568 il cite les personnes à l'égard de qui la convention passée en mer n'a pas de valeur si elles n'y ont pas été parties: ce sont les propriétaires, consignataires et assureurs; c'est évidemment que ces personnes sont tenues de l'indemnité. Aucune règle non plus, pour la répartition: donc, liberté absolue pour les juges.

Le salaire d'assistance est garanti par un privilège de premier rang (art. 313, 1°). L'assistant a aussi un droit de rétention, mais le navire et la cargaison doivent être mis à la disposition de leurs propriétaires s'ils offrent caution suffisante (art. 547, 548 et 550).

L'article 567 donne compétence pour le règlement de l'indemnité: au juge du port de destination, si le navire se dirige vers un port hollandais; au juge du lieu où le navire a pris ses premières marchandises, ou duquel il est parti sur lest, ou à celui du domicile du débiteur, au choix du demandeur, si le navire est affrété en Hollande pour l'étranger; au juge du lieu où le navire a échoué ou a été sauvé, si le navire vient en Hollande sans être destiné pour ce pays; et si le capitaine a changé la destination vers un autre port ou autre lieu du royaume, il faut appliquer la première disposition.

L'article 474 du Code pénal du 3 mars 1881 prescrit à tout capitaine d'un bâtiment hollandais de porter secours à des bâtiments, capitaines ou gens de mer en détresse, dans la mesure où il peut le faire sans exposer son bâtiment, ses compagnons ou lui-même. S'il contrevient à cette obligation il est passible d'une détention de trois mois au plus et d'une amende de trois mille francs au maximum.

Portugal.

Le Code portugais de 1888 (1) règle l'assistance et le sauvetage dans les articles 676 à 691 inclus.

L'article 682 détermine les cas d'assistance. Il y a assistance lorsque : 1° le navire échoué ou mis à sec a été renfloué avec ou sans cargaison, grâce à l'aide de tiers ; 2° quand le navire se trouvant en mer avec des avaries, est secouru et conduit à bon port, grâce à l'aide de tiers. L'article précédent règle les cas de sauvetage ; il en ressort que le sauvetage a comme caractère l'abandon, et qu'on y assimile le cas où le navire échoué est dans un péril tel qu'il ne puisse plus offrir d'asile pour l'équipage.

De la comparaison de ces deux articles, il en résulte que, pour qu'il y ait assistance, il faut un certain danger, mais que l'équipage puisse encore se maintenir à bord ; il suffit même qu'il y ait simplement avarie, assez importante néanmoins pour que le navire ne puisse plus se diriger seul (le navire devant être « *conduit* » à bon port, c'est qu'il ne peut se conduire seul). L'article 682 exige que l'assistance soit portée par des tiers, ce qui exclut la possibilité d'assistance par les propres forces du navire. Cette disposition fait double emploi avec l'article 683, 1°, d'après lequel n'ont pas droit à l'indemnité les personnes faisant partie de l'équipage

(1) Traduit par M. Ouwercx (Autran, V, p. 595 et VI, p. 370, 629 et 719).

du navire. Le même article exige encore que l'assistance soit couronnée de succès pour donner droit à l'indemnité, et il n'y a succès que si le navire est « conduit à bon port ». Je ne crois pas qu'il faille prendre ce terme à la lettre; comme pour le Code allemand (de 1869) que le législateur portugais a pris pour modèle, il faut entendre par ce terme que le navire soit mis en lieu de sûreté, c'est-à-dire à l'abri du péril.

Les personnes qui ont imposé leurs services n'ont droit à aucune indemnité (art. 683, 2°).

Article 684. — Toutes les conventions durant le péril peuvent être attaquées pour cause d'exagération et réduites par le juge compétent.

Article 685. — A défaut de convention, le salaire d'assistance est fixé par le juge compétent, conformément aux règles de l'équité. On ne lui assigne aucune limite, lui laissant sa liberté d'appréciation. Pour établir la rémunération il doit prendre surtout en considération les circonstances suivantes : la nature du service, le zèle déployé, le temps employé, les services rendus au navire, aux personnes et aux choses, les dépenses faites, les pertes éprouvées par l'assistant, le nombre des personnes qui sont intervenues activement, le péril couru par ces personnes, l'embarcation qu'elles montaient et sa valeur, le péril qui menaçait le navire, les personnes et les choses sauvées, la valeur actuelle des choses sauvées, déduction faite des dépenses. L'article 686 complète le précédent en faisant ressortir : 1° que le salaire d'assistance comprend toutes les dépenses faites par ceux qui ont prêté assistance (moins les honoraires, dépens, droits et impôts, les frais de garde,

conservation, estimation et vente des objets sauvés) ; 2° que la valeur des objets sauvés ne doit exercer qu'une influence secondaire sur l'estimation du salaire. Il ajoute que le salaire d'assistance doit être fixé à un taux moins élevé que celui de sauvetage. C'était utile à dire pour préciser la différence exposée plus haut entre ces deux formes de secours, d'autant que, contrairement au Code hollandais qui ne donne pas la valeur du navire sauvé comme base d'estimation de l'indemnité d'assistance, et l'indique au contraire pour le sauvetage, les éléments de la rémunération sont absolument les mêmes dans les deux cas.

Lorsque plusieurs personnes ont contribué à l'assistance, le salaire doit se répartir entre elles en proportion des services rendus et de la fourniture des objets employés à cet effet ; en cas de doute le partage se fait par tête (art. 687).

Ceux qui se sont exposés à un danger pour sauver des personnes sont admis au partage du salaire dans les conditions précitées (même article). Il n'est imposé aucune obligation de contribution à l'indemnité à la charge des personnos sauvées.

L'article 688 répartit de la façon suivante l'indemnité entre les intéressés : la moitié revient à l'armateur, un quart au capitaine et l'autre quart à l'équipage au prorata des gages respectifs, à moins de convention contraire.

L'article 578 donne à l'assistant, pour garantie de son indemnité, un privilège venant immédiatement après celui des frais de justice. Le propriétaire des objets sauvés ne répond pas personnellement du salaire de sauvetage, contrairement à ce qui est décidé par le Code allemand ; par contre, le destinataire qui a connaissance de la dette en est

tenu personnellement jusqu'à concurrence de la valeur des marchandises qui lui ont été livrées (art. 689).

L'assistant est tenu de restituer les objets sauvés à leur propriétaire ou son représentant si ceux-ci offrent caution suffisante, sous peine de perdre tout droit à l'indemnité, et ce sans préjudice de dommages-intérêts et de poursuites criminelles, s'il y a lieu (art. 677).

Article 690. — L'assistance dans les ports, rivières et eaux territoriales est rémunérée conformément à la loi du lieu où le fait s'est produit; en haute mer, d'après la loi de la nationalité du navire qui a prêté assistance.

Article 691. — L'action relative à l'indemnité peut être portée soit devant le tribunal dans le ressort duquel s'est produit l'événement, soit devant celui du domicile du propriétaire des objets sauvés ou du port auquel appartient le navire secouru, ou du lieu où il est rencontré.

La législation portugaise n'édicte aucune obligation d'assistance.

Russie.

Le Code Maritime Russe (1) semble faire implicitement la distinction de l'assistance et du sauvetage. L'intitulé,

(1) Traduction de MM. H. Nouveau et P. Bontoux (Autran, X, p. 375, 519, 688 et 812).

d'abord, du chapitre Ier du titre V, livre II est ainsi conçu : « De l'assistance et du sauvetage en cas de naufrage ».

Mais, en réalité, aucune distinction en ce qui concerne l'indemnité n'est faite, dans le cours de ce chapitre, entre le sauvetage des choses et l'assistance aux navires et cargaisons.

Sauvetage des choses. — Article 478 : « Un bâtiment de mer est réputé naufragé ou en perdition lorsqu'il coule à pic, heurte des écueils ou des bas-fonds, se brise à la côte dans une tempête, ou par négligence du capitaine, ou qu'il subit une voie d'eau, à condition que le renflouement, l'évacuation de l'eau ou le radoub soit impossible ».

L'article 506 assimile à ces cas, celui d'un navire abandonné par les marins ; ceux qui le découvrent ont les mêmes droits que les sauveteurs de navires perdus dans les conditions de l'article 478.

Article 480. — Tout militaire ou sujet russe, marin ou civil, est tenu de venir en aide aux naufragés et de ne rien négliger pour sauver le plus d'objets possible. C'est peut-être ici l'assistance aux navires ; mais elle est assimilée pour l'indemnité au sauvetage des articles 478 et 506.

Tous ceux qui ont contribué au sauvetage d'un navire ont droit à une récompense, à moins qu'ils ne se soient approprié la moindre part, et à condition d'avoir fait les déclarations prescrites. Cette récompense est du quart des objets sauvés au cas de sauvetage fait à plus d'une verste de la côte, et du sixième si le naufrage a eu lieu à moins d'une verste. Ce quart ou sixième est divisé en quatre parts : deux sont remises par proportions égales à ceux qui ont

pris part au sauvetage en mer, aux habitants de la côte et aux fonctionnaires de la douane et de la police, une part à ceux qui ont mis les objets en sûreté, et la dernière part à celui qui a dirigé le sauvetage.

Si le naufrage a eu lieu sans la faute du capitaine et des marins, ceux-ci ont droit à une récompense proportionnée à leur courage et à leurs efforts pour sauver les navires ; ce salaire est du sixième de leur loyer et est à la charge de l'armateur et des assureurs (art. 509).

Tout différent entre sauveteurs et les propriétaires au sujet des récompenses est soumis au tribunal (art. 515).

Sauvetage des personnes. — Article 480. Il faut venir en aide aux naufragés (précité). Article 489 : les personnes employées au sauvetage sont tenues de porter tout le secours possible au capitaine et à l'équipage. Quand des personnes sont sauvées, on doit procéder à leur égard avec toute l'humanité possible et leur donner les soins nécessaires. Article 497 : les corsaires et ennemis ont droit aux mêmes égards, quitte à attendre un plus triste sort. Article 505 : le sauvetage des personnes est gratuit, uniquement par pitié et humanité pour les naufragés. Mais si ce sauvetage exige des efforts extraordinaires et dignes de remarques, le Ministre des Finances peut allouer une indemnité.

Toutes les autres dispositions (art. 478 à 522) concernent la réglementation du sauvetage.

Comme on le voit, le Code russe en est resté aux antiques dispositions de notre Ordonnance de 1681. La jurisprudence cependant est appelée à juger certains cas non prévus dans la loi. C'est ainsi qu'un arrêt du Conseil de Riga, du

10 décembre 1876 a réduit une promesse de rémunération jugée trop élevée (Clunet, 1887, p. 677). Un arrêt (8 mars 1873, (1) avait donné une décision contraire, aucune interdiction de fixer conventionnellement la prime de sauvetage n'existant dans le Code russe.

Finlande.

Le Code maritime du 8 juin 1873 traite de l'assistance dans les articles 159 et suivants, à la section du naufrage.

Il emploie toujours les expressions correspondant aux mots français de « sauvetage » et « sauveteurs », mais la distinction des deux cas de secours est implicitement contenue dans le texte. L'article 159 ordonne au capitaine de réclamer l' « assistance d'autrui » quand les forces de son équipage sont insuffisantes pour tirer le navire du danger. L'article 166 permet aux tribunaux de réduire le « salaire de sauvetage » consenti au moment du péril, quand le propriétaire, contraint par la nécessité, a accepté du secours à des conditions trop onéreuses et inéquitables. Ces deux articles supposent le cas d'assistance. Le Code donne des solutions différentes pour chaque opération.

Les personnes qui ont imposé leurs services n'ont aucun droit à l'indemnité d'assistance (art. 165).

(1) Desjardins, n° 98.

Si, lors de l'accident, le propriétaire des choses, contraint par la nécessité, a accepté du secours à des conditions trop onéreuses et inéquitables, ce contrat est nul, et le tribunal examinera et appréciera comme ci-dessus. Si le sauveteur objecte que le sauvetage a entraîné des frais extraordinaires, il sera tenu d'en faire la preuve.

A défaut d'accord entre les parties, le salaire doit être établi d'après les circonstances. Il ne peut être inférieur au douzième ni supérieur au sixième de la valeur des choses sauvées, à condition que le capitaine et les matelots aient contribué au sauvetage ; dans le cas contraire il ne peut être inférieur au sixième ni supérieur au tiers. Toutefois on peut dépasser ce maximum toutes les fois qu'il ne représente pas l'équivalent des fatigues supportées et des périls courus par le sauveteur. Le salaire ne peut jamais dépasser la valeur des objets sauvés (art. 164). Cet article prévoit le cas d'assistance pour laquelle l'indemnité est du sixième au maximum, et celui de sauvetage dont le salaire peut atteindre le tiers. La valeur des objets sauvés ne doit exercer qu'une influence secondaire sur la détermination du salaire (art. 164).

Le partage de l'indemnité est ainsi réglé (art. 165, 2°) : la moitié pour l'armateur, un quart au capitaine et un quart à l'équipage, en proportion des salaires, sauf convention contraire.

Même article : lorsque plusieurs personnes ont participé à l'assistance, l'indemnité est répartie entre elles en raison du secours individuel, et, dans le doute, au prorata de leur nombre.

Les sauveteurs de vies humaines sont admis au partage du salaire dans les conditions précitées (art. 165, 166).

L'indemnité est garantie par un privilège (art. 12, 1° et 199).

Le destinataire qui a connaissance de la dette en répond personnellement jusqu'à concurrence des marchandises qui lui ont été livrées (art. 167).

D'après l'article 169, le capitaine en danger doit réclamer l'assistance d'un autre navire; seulement aucun article n'oblige celui-ci à rendre le service réclamé.

Belgique.

Nous avons étudié la jurisprudence (il n'y a pas de loi sur l'assistance) en même temps que la jurisprudence française. Il est donc inutile d'en refaire une étude. Rappelons seulement deux principes admis par les tribunaux belges, contrairement à la jurisprudence française : 1° la Cour de Bruxelles admet que tout fait d'assistance donne naissance à un contrat de louage d'ouvrage, même s'il n'y a pas eu accord préalable ; 2° les tribunaux ne donnent à la valeur du navire sauvé qu'un rang secondaire, dans l'évaluation de l'indemnité.

D'après la loi du 21 août 1879 contenant le nouveau L. II du Code de commerce, article 4, les créances de sauvetage et d'assistance sont privilégiées pour le dernier voyage.

Le premier alinéa de cet article donne à ce privilège le sixième rang dans l'énumération indiquée. D'après l'article 5, n° 9, de la même loi, ce privilège ne peut être exercé que si les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage et de l'assistance sont constatés par jugement ou sentences arbitrales ou par règlement arrêté entre les parties et approuvé par le Président du tribunal de commerce.

L'obligation de secours n'existe pas en Belgique, même au cas d'abordage.

Autriche.

Sur les matières maritimes il n'y a pas de dispositions dans le Code de commerce autrichien qui est le Code de commerce allemand, à l'exclusion du Livre V consacré au commerce maritime.

Cependant, une ordonnance du 1er décembre 1880 (1) édicte l'obligation d'assistance. Tout capitaine de navire autrichien est tenu de secourir les bâtiments en danger, sans distinction de pavillon, ainsi que les personnes qui s'y trouvent, s'il peut le faire sans graves risques pour son navire, ses passagers et l'équipage. Il doit se tenir dans le voisinage du bâtiment jusqu'à ce qu'il ait acquis la certitude qu'il n'a plus besoin de secours. En cas d'abordage ces

(1) Annuaire de législation étrangère, 1880, p. 264.

devoirs sont réciproques. Comme en cas d'abordage, si le capitaine du navire dont l'assistance est réclamée a cru devoir la refuser à raison des dangers que courait son propre bâtiment, il doit donner à l'autre le nom de son navire ainsi que celui du port d'attache, de départ ou de destination, s'il lui est possible de le faire.

Il n'est édicté aucune pénalité au cas de refus d'assistance.

Un projet de loi hongrois concernant le droit civil maritime présenté par M. F. de Nagy, Secrétaire d'État au Ministère du Commerce, contient des dispositions relatives à l'assistance et au sauvetage (Titre X, art. 217-235 inclus) (1).

Roumanie.

Article 1118, Code de commerce de 1857 : « tout capitaine ou homme d'équipage qui a sauvé un navire en train de couler a droit à une récompense ». Il n'y a pas d'autre disposition.

(1) Thomas de Biro. Observations sur les règles uniformes en matière de sauvetage et d'assistance maritimes ; Conférence de Paris, Rapports préliminaires, bulletin 8.

Etats-Unis d'Amérique.

Les règles concernant le sauvetage et l'assistance sont des règles de jurisprudence ; elles sont calquées sur la législation anglaise.

La jurisprudence ne fait aucune distinction entre l'assistance et le sauvetage, au point de vue du mode de rémunération et ne fixe aucune limite à la rémunération ni dans un cas ni dans un autre. Elle semble cependant tenir compte pour la fixation du salaire du fait de l'abandon du navire, en raison de la prise de possession qui caractérise le sauvetage ; cette considération doit, comme en Angleterre, être de nature à augmenter l'indemnité (1).

Pour qu'il y ait lieu à assistance, il faut un péril couru par un navire (2). Ce péril peut se présenter sous divers aspects ; ce peut être un incendie (3).

L'assistant doit être indépendant de l'assisté. L'équipage se doit au service du navire ; cependant, si le navire était abandonné par le capitaine et l'équipage, les hommes restés à bord rendent un vrai service d'assistance et doivent en être rémunérés (4). On a beaucoup plus égard, en général,

(1) Cour de circuit de Californie, 10 mars 1881 (CLUNET, 1882, p. 455 ; Albany Law Journal, vol. 24, p. 35).

(2) Cour suprême des États-Unis, 10 janvier 1887 (AUTRAN, II, p. 721).

(3) Cour de district de Rhode-Island, 2 juin 1902 (AUTRAN, XVIII, p. 233).

(4) Cour de district Nord de Californie (AUTRAN, III, p. 95) ; Cour de district de Massachussets, 5 mars 1877. (CLUNET, 1877, p. 268).

à la nature des services qu'à la rupture du contrat d'engagement et on recherche s'ils sont rendus en dehors de ceux que l'équipage doit rendre à son navire (1).

Le remorqueur du navire en péril a droit à une indemnité pour secours prêté à celui-ci, du moment que le péril n'a pas été occasionné par sa faute (2).

La législation de l'Orégon sur les pilotes (1882) ordonne au pilote de porter secours à un bâtiment « en cas de violence du temps (*violence of weather*) ou de désastre » ; elle ne lui accorde pour cette aide aucune indemnité, à moins qu'il n'ait couru un risque ou un danger extraordinaire. La législation et la jurisprudence américaines n'autorisent pas les pilotes à transformer en sauvetage les services qu'ils sont appelés à rendre, car l'on craint qu'ils n'en fassent naître les occasions. Le pilote est un officier public dont les obligations et salaires sont déterminés par la loi ; lorsqu'il agit dans les limites de son devoir, il n'a droit à aucune compensation (3).

Les officiers et équipages des navires de guerre ont droit à l'indemnité de sauvetage, comme les autres sauveteurs (4).

Les promesses d'indemnité exagérées faites devant le péril peuvent être réduites (5).

(1) Berlinghieri, p. 16.
(2) Cour de district de l'Orégon, mars 1884 (Clunet 1885, p. 580 ; Alb. L. J., vol. 30, p. 135).
(3) Cour de district de l'Orégon, mars 1884 (Clunet, 1885, p. 580 ; Alb. L. J., vol. 30, p. 135).
(4) Perels. *Manuel de droit marit. intern.*, traduit de l'allemand par Arendt, p. 157.
(5) Desjardins, t. Ier, no 98.

Les juges ont toute latitude pour fixer le montant de l'indemnité, et sont compétents à ce faire même s'il était convenu entre les parties qu'elles soumettraient leur cas à des arbitres, au cas de difficultés (Cour Suprême des Etats-Unis, 24 octobre 1887), Pour cette fixation les tribunaux tiennent compte de la valeur du navire assisté et de sa cargaison, de celle du navire assistant, de la nature du péril, de la nature du navire sauveteur, du zèle employé et de la durée des opérations, de l'importance des services rendus, du résultat obtenu, etc... (1). Il est tenu compte encore de ce que le navire sauveteur est spécialement construit pour le sauvetage (2).

Aucune règle fixe pour le partage de l'indemnité (3). On tient compte surtout de la part qu'a eue chacun des intéressés dans l'assistance, à raison du travail fourni et des dangers courus. Ainsi un arrêt du district sud de New-York (25 juin 1900, cité en note), sur une indemnité de 23.000 dollars, en alloue 3.500 aux officiers et matelots, avec indemnité spéciale pour ceux qui avaient porté des amarres en canot, le surplus revenant aux propriétaires.

L'indemnité d'assistance est privilégiée au troisième rang, après les frais de justice et le loyer des marins (4).

(1) Cour de district sud de New-York, 24 juillet 1897 (AUTRAN, III, p. 428) ; id., 25 juin 1900 (id., XVI, p. 422) ; Cour de district de New-Jersey, 4 fév. 1902 (AUTRAN, XVII, p. 809) ; Cour de district nord de Californie, 5 avril 1901 (id., XVII, p. 214).

(2) Cour de district de Jersey, précité.

(3) Cour d'appel (4e circuit), 1er nov. 1898 (AUTRAN, XIV, p. 725).

(4) DE VALROGER. *Droit maritime,* t. Ier, n° 89.

Une loi fédérale du 4 septembre 1890 rend l'assistance obligatoire après abordage.

Uruguay.

Code de commerce de 1886.

Le salaire de secours à un navire ou des objets en *péril* ou naufragés est de deux espèces: salaire d'assistance et salaire de sauvetage (art. 1472). Le premier est dû quand le navire ou sa cargaison, conjointement ou séparément, sont remis en pleine mer ou menés à bon port (art. 1473). Pour les cas de sauvetage (art. 1474), mêmes dispositions que le Code portugais (art. 681). Ces deux articles exigent le péril de l'assisté et la conduite à bon port.

Les personnes qui ont imposé leurs services n'ont pas droit à une indemnité; la preuve du consentement donné par le capitaine est à la charge de l'assistant. Il y a donc présomption que les services ont été imposés.

L'article 1579 sur l'annulation des conventions faites en présence du péril reproduit les dispositions du Code hollandais (art. 568, 1°).

Le juge est libre, sans autre limite que la valeur des choses sauvées, de fixer la rémunération. Les articles 1473, 1474, 1475 et 1476 contiennent les mêmes dispositions que les articles 561 et 562 du Code hollandais.

Les articles 1037 et 1480 accordent un privilège à l'assistant.

Les questions concernant le salaire d'assistance sont tranchées par le tribunal du lieu de destination du navire ou du port où le navire entre ou a été conduit, s'il s'agit de sommes dont il peut connaître (art. 1482).

République Argentine.

Code de commerce promulgué le 2 octobre 1889, mis en vigueur le 1er mai 1890.

Il distingue le salaire d'assistance et de sauvetage (art. 1303). Art. 1304, 2° : les bases du salaire d'assistance sont : la promptitude et la nature du service, le temps employé, le nombre de personnes qui y ont concouru et le péril couru. L'article 1310 contient la même disposition que le Code hollandais pour l'annulation du contrat passé devant le péril. Les frais et salaires d'assistance sont privilégiés au second rang (art. 1373).

L'assistance est obligatoire en cas d'abordage (art. 1273).

Japon.

Règlementation sur les sauvetages, du 24 avril 1875.

« A dater du 1er juin 1875 la règlementation suivante sera observée pour donner assistance aux navires en détresse et pour opérer les sauvetages ».

ARTICLE PREMIER. — Les règles suivantes seront observées au cas d'assistance donnée ou de dépenses faites en raison d'un sinistre maritime, soit en mer, soit en rivière.

ARTICLE 3. — Les personnes apercevant un navire en détresse doivent en informer immédiatement le fonctionnaire côtier le plus proche qui tentera de rendre assistance à ce navire en communiquant avec lui.

ARTICLE 16. — Toutes personnes ayant risqué leur vie, ou les parents de ceux ayant trouvé la mort en essayant de sauver des vies humaines, recevront une rémunération, selon les circonstances.

Les autres dispositions sont relatives au sauvetage. Le Code de commerce, article 677, donne pour les frais d'assistance un privilège de cinquième rang grevant le navire, ses apparaux et le fret non encore perçu.

TITRE III

CONFLITS DE LOIS

Préliminaire.

Nous avons vu les législations et usages qui régissent l'assistance différer sur bien des points. Cette diversité des règles fait entrevoir de suite des difficultés; il s'en produit fatalement, laissant planer l'incertitude sur les droits des sauveteurs et rendant parfois très dure la tâche des tribunaux maritimes. Sur mer, en effet, ou se manifeste plus que partout ailleurs la solidarité humaine, tous les pavillons s'entr'aident : en présence du danger et du malheur l'antagonisme des races s'efface devant le dévouement. Mais puisque les sentiments les plus élevés ont malheureusement besoin d'être stimulés, et qu'on ne peut séparer les considérations pécuniaires des considérations d'ordre moral, nous devons, en même temps que nous admirons l'héroïsme, rechercher ce qu'il lui rapporte. L'homme n'est pas parfait et on ne peut lui reprocher de songer à lui en songeant aux autres. L'assistance met donc des étrangers en présence et,

partant, leurs lois. Elles sont diverses, sinon contradictoires: de là des conflits, dont la solution est un des problèmes les plus difficiles de la science du droit. Cette solution est-elle possible, et y a-t-il des règles permettant de l'obtenir? Oui; malheureusement l'accord n'est pas unanime, car le droit international est la plus incertaine des sciences. Un accord international a été tenté (1) dont le but était de réglementer les conflits maritimes. Le résultat de cet effort est important, mais il est insuffisant; seule l'unification générale du droit maritime supprimera toutes les difficultés en supprimant leurs causes.

Comment se produit un conflit? Deux navires de nationalités différentes ont conclu un contrat d'assistance. Cette convention est l'objet de contestations; il faut les résoudre, mais les parties s'opposent mutuellement leurs lois propres, et celles-ci ne s'accordent pas. Il faut des exemples. La législation italienne (comme les législations hollandaise et autrichienne) impose à ses nationaux l'obligation de secours sous menace de pénalités : cette obligation les suit-elle hors du territoire de leur pays, et les tribunaux étrangers dont la loi reconnaît la liberté de l'assistance peuvent-ils en faire état au cas de violation de cette prescription? En Angleterre le secours aux personnes est rémunéré, dans les autres pays il ne l'est pas; quelle loi appliquera-t-on au cas de sauvetage de vies humaines par un navire anglais dans les eaux étrangères ou par un étranger dans les eaux anglaises? Quelle loi appliquera-t-on au sauveteur tenu d'une obligation de services selon les pays où s'opérera l'assistance?

(1) Conferences d'Anvers (1885) et de Bruxelles (1888).

Un Belge a-t-il droit dans les eaux françaises au privilège que lui donne sa loi ? Des conflits se présentent encore pour le classement des privilèges qui n'est pas partout identique, pour le droit à la saisie-conservatoire, etc.... Pour donner une formule générale, lorsqu'une convention d'assistance s'est formée entre étrangers, par quelle loi sera-t-elle régie : par la loi de l'assistant (loi du pavillon), par la loi de l'assisté (loi du pavillon), par celle du pays dans les eaux duquel elle s'est formée (lex loci contractûs), par celle du tribunal appelé à en juger (lex fori) ou celle du pays où elle doit s'exécuter (lex loci solutionis) ? La solution du problème diffère selon le lieu où il se pose ; il faut donc, avant tout, savoir en quel lieux il peut se poser, et les délimiter exactement.

En droit international la mer est divisée en trois zones : la pleine mer, la mer territoriale, et les eaux intérieures, qui sont assimilées à la mer.

Les *eaux intérieures* sont soumises au droit de souveraineté des États auxquels elles appartiennent et font partie intégrante de leurs territoires au même titre que le territoire terrestre. Elles comprennent les ports, havres et rades ; les golfes et baies lorsqu'ils n'ont pas une grande étendue et peuvent être dominés par l'État riverain (1) ; les fleuves et

(1) Il en est ainsi lorsque la distance d'une rive à l'autre ne dépasse pas une double portée de canon, de sorte que les deux feux croisés d'une rive puissent en défendre l'entrée. En conséquence des golfes et baies d'étendue considérable, tels les golfes du Lyon et de Gascogne, n'entrent pas dans la définition des eaux intérieures et doivent être assimilés à la mer libre sous réserve des limites de la mer territoriale. L'Institut de droit international dans sa session de Paris de 1894 a

rivières ; les canaux maritimes (tels les canaux de Corinthe et de Kiel) ; les mers fermées (1) et les détroits y conduisant, à condition qu'un seul État possède les deux rives et de ces deux rives, puisse les dominer.

Mer territoriale. — La mer territoriale ne doit pas être confondue avec les eaux intérieures. Cette confusion s'est faite au Congrès d'Anvers et y a été relevée par M. Lyon-Caen.

On entend par ce mot l'étendue de la mer baignant les côtes d'un État et sur laquelle il peut, du rivage, faire respecter sa puissance. C'est un prolongement du territoire sur lequel l'État a un droit de police, de sûreté et de juridiction, dans un intérêt supérieur de défense et pour la protection de ses intérêts commerciaux et fiscaux. Son étendue est fictivement marquée par la plus grande portée d'un canon établi sur la rive, et réellement fixée à trois milles marins. Certains pays admettent une distance plus grande (Espagne, six milles, et la Norvège quatre milles). De fait, cette étendue est aujourd'hui insuffisante et un accord international devrait lui établir une limite fixe et plus grande (2).

formulé un projet de loi fixant l'étendue des golfes et baies en tant qu'eaux intérieures : elles s'étendraient de la côte jusqu'à une ligne droite tendue en travers de la baie dans la partie où la distance entre les deux côtés est de 12 milles marins.

(1) Il ne s'agit évidemment ici que de celles qui communiquent à la mer libre par un détroit et sont par suite ouvertes à la navigation étrangère (mer d'Azof, le Zuydersée, la mer Blanche ; quant à la mer de Behring et la mer Noire elles ne sont pas des mers fermées).

(2) L'Institut de droit international (Session de 1894) a proposé d'étendre la zone de la mer territoriale à six milles marins.

Pleine mer. — En dehors des limites de la mer territoriale, la mer est entièrement libre et aucun État ne peut y exercer de droit de propriété ni de droit d'empire.

Nous étudions d'abord les conflits relatifs au contrat d'assistance ; nous verrons ensuite s'il s'en élève en raison de l'obligation de secours édictée dans certains pays.

Section I.

Pleine mer.

La première situation à envisager, la plus simple, est celle d'une assistance dont les acteurs sont tous, armateurs et chargeurs, de même nationalité. Il n'y a peut-être même pas à parler de conflit en ce cas, puisqu'il y a simplement lieu d'appliquer les règles générales qui régissent les effets des contrats. La règle que la législation des contrats est l'œuvre de la volonté des parties est aussi vraie en droit international qu'en droit civil ; c'est ce qu'on appelle le principe de l'autonomie de la volonté. En conséquence les parties déterminent elles-mêmes la loi à laquelle elles entendent se référer ; ce sera le plus souvent leur loi nationale, mais ce pourrait être aussi une loi étrangère. Si elles s'en sont expliquées formellement, aucune difficulté ne peut s'élever ; mais il est rare qu'elles y songent. En l'absence alors de déclaration expresse, les juges doivent rechercher leur intention dans les faits et circonstances de la cause, et

appliquer la loi tacitement convenue. S'ils ne peuvent la découvrir, les parties sont présumées s'en être rapportées à la loi de leur pays commun qu'elles connaissent mieux que toute autre, et c'est d'après cette loi qui se trouve être celle du pavillon que devront être déterminés les effets du contrat d'assistance.

Cette situation ne se présente pas souvent; les navires, en effet, qui peuvent dans beaucoup de cas être de même nationalité, ne sont pas seuls parties dans le contrat d'assistance; il y a d'autres intéressés, les propriétaires de la cargaison : or, le plus souvent, ceux-ci sont de nationalités différentes. La présomption établie plus haut doit alors être écartée. Les navires sont souvent aussi de pavillons différents. Quelle loi appliquera-t-on en ce cas ?

Comme dans le cas précédent, il faut s'en rapporter à l'intention des parties, et si celle-ci n'est pas expressément formulée, la déduire des faits. Un arrêt de la Cour de Gênes du 15 mars 1886 (1) a interprété d'après la loi italienne une convention d'assistance passée à bord d'un navire italien et dans laquelle le capitaine du navire anglais assisté s'était engagé à payer l'indemnité au port italien où il allait être conduit. Il faut naturellement se baser sur des présomptions sérieuses et les deux circonstances relatées dans le cas précédent, prises isolément, ne suffiraient souvent pas à éclairer le juge. Le choix d'un port de conduite peut n'être dû qu'à son rapprochement, si la mise en sûreté du navire assisté était urgente, de même que la convention peut n'avoir

(1) Autran, II, p. 214; et *Giurisprudenza commerciale ital.*. 1886, 2, 1.

été conclue sur l'un des navires que parce que son abord était plus facile.

Au cas où l'intention des parties ne peut être vérifiée ou quand elles ne se sont rapportées à aucune loi déterminée, quelle solution donnera-t-on au conflit ? Il va sans dire que l'application de la *lex loci contractus* n'est pas possible, la pleine mer n'étant soumise à la loi d'aucun Etat ; c'est cette impossibilité qui fait la difficulté de notre matière.

M. Tronche-Macaire (p. 204 et 210) préconise la *lex loci solutionis*, c'est-à-dire la loi du lieu d'exécution du contrat. La législation anglaise (*Merchant Shipping Act*, art. 360) décide que la loi applicable est la *lex fori*. Que cette première loi soit applicable à certaines questions relatives à l'exécution même, telles que celles qui concernent la saisie-conservatoire, il faut l'admettre. Mais on ne peut appliquer ni la *lex fori*, ni la *lex loci solutionis* pour résoudre les questions se rapportant à la formation et aux effets directs du contrat ; leur application donnerait des résultats injustes. D'abord l'une des parties, le plus souvent, les ignorera, ce qui est inadmissible, car elle ne connaîtra pas d'avance l'interprétation qui sera donnée à son engagement, ni les conséquences qu'il entraînera pour elle ; or, une personne doit contracter en connaissance de cause. De plus, l'assistant conduisant son obligé au port de son choix, lui imposera par cela même la loi qu'il voudra, ce qui est également inadmissible. La *lex loci solutionis* a été appliquée dans un arrêt de la Cour d'appel de Messine (1) (16 janvier 1887) ; l'assistant était grec,

(1) CLUNET, 1888, p. 699 ; Circolo Giuridico, 1887, 179 ; AUTRAN, III, p. 766.

l'assisté anglais, et c'est d'après la loi italienne, qu'ils ignoraient probablement, que leur contrat a été interprété ! Cela paraît de suite anormal.

La majorité des auteurs opinent pour l'application de la LOI DU PAVILLON (1), c'est-à-dire de la loi du pays auquel appartient l'un des navires (pays du port d'immatriculation); c'est le principe qui a été admis par les Congrès d'Anvers (1885) et de Bruxelles (1888). Il est basé sur une fiction en vertu de laquelle un navire, même marchand, est, en pleine mer, réputé portion flottante détachée du territoire national (2). En conséquence tout contrat conclu sur un bâtiment est censé tomber sous l'application de la loi de l'Etat dont il porte le pavillon, de même qu'un individu né à son bord est censé né sur le territoire de cet Etat.

« La loi du pavillon, dit M. Lyon-Caen (3) a l'avantage pratique de soumettre le navire à une loi invariable bien déterminée et connue par avance, qui reste la même, quels que soient les voyages, en quelque pays qu'il soit

(1) LYON-CAEN et RENAULT, n° 1083; *Actes du Congrès d'Anvers*, p. 146, 151 et de Bruxelles, p. 133-134; RUBEN DE COUDER, *supplément au dictionnaire*, naufrage, n° 20; JACOBS, n° 999.

(2) Cassation, req., 6 mai 1884 (S. 1884, 1, 337; P. 1884, 1, 823) et notes 2-3. Rapport du Conseiller DEMANGEAT (S. et P. précités); LYON-CAEN, *Etudes de droit international privé* (CLUNET, 1877, p. 840); MASSÉ, *Droit commercial* (t. I, p. 517); HEFFTER, *Droit international public*, p. 78 et 79.

(3) Compte-rendu du Congrès d'Anvers (CLUNET, 1885, p. 598). Voir aussi le projet de règlement des conflits maritimes présenté par M. LYON-CAEN à la session de l'Institut de droit international privé tenue à Bruxelles en 1885 et le rapport précédant ce projet (séance du 11 septembre 1885): *Annuaire de l'Institut de droit international*, t. VIII, 1885-1886, p. 124 et 126.

saisi, quel que soit le tribunal devant lequel sont portés les procès concernant le bâtiment ». Il y a un inconvénient, fait-il remarquer, c'est de forcer les juges à faire une étude des lois étrangères ; mais la difficulté n'est pas insurmontable et il ne faut pas s'y arrêter à côté de la grande utilité de la loi du pavillon.

Cette loi ne fait pour ainsi dire plus discussion. Mais deux navires de nationalités différentes étant en présence, à quel pavillon donnera-t-on la préférence, à l'assistant ou à l'assisté ? Ce point a été très discuté au Congrès d'Anvers, Les partisans de la loi de l'assisté (1) invoquaient le droit commun en vertu duquel une convention doit s'interpréter contre le stipulant en faveur de l'obligé ; celui-ci n'a entendu s'obliger que dans les limites de sa loi nationale, et c'est elle qu'il faut appliquer en cas de doute. Cet argument n'est pas décisif, à mon avis, car il peut être retourné contre ses auteurs. Dans le contrat d'assistance, l'assistant est obligé aussi bien que l'assisté ; c'est si vrai que, s'il abandonne sans raison l'assistance commencée, il peut être condamné à des dommages-intérêts Dans bien des cas même son obligation a plus d'importance que celle de l'assisté, puisqu'elle lui fait courir des risques, tandis que, somme toute, celui-ci ne s'oblige que pécuniairement. Un autre argument a été présenté : au cas d'assistance par plusieurs, a-t-on dit, il se présenterait des difficultés, une mesure différente étant nécessaire pour chacun si l'on admet la prééminence de la loi de l'assistant, tandis qu'avec la règle contraire on n'a qu'une seule loi à appliquer. Mais

(1) MM. Lyon-Caen, Picard, Vrancken, Sainctelette, Engels.

la difficulté n'est pas si grande : le travail de chaque assistant dans l'acte d'assistance étant proportionnellement établi, les juges le rémunéreront pour chacun suivant cette proportion et d'après sa loi nationale. La complication qui résulte de cette répartition ne doit pas être exagérée, et surtout la difficulté qui en résulte ne tient pas devant l'argument d'ordre supérieur présenté par les partisans de la loi de l'assistant (1).

Il est nécessaire, dans un intérêt humanitaire, d'encourager l'assistance ; le meilleur moyen d'y arriver est d'assurer au sauveteur l'application de sa propre loi. Il la connaît, a calculé d'après elle ses droits et devoirs et il faut qu'il ait pu légitimement espérer qu'on s'attacherait uniquement à celle-ci pour régler la rémunération de ses efforts. Il saura par suite à quoi il s'expose en se dévouant et ne risquera pas de se voir privé par une loi parcimonieuse du prix de son travail. A cet argument s'en ajoute un autre d'ordre moins élevé, mais tout aussi puissant : l'assistant avait le droit de refuser son secours ; en le prêtant, il a entendu, comme condition de son aide, imposer sa loi à son obligé et celui-ci, forcé par les circonstances, n'a pu que s'incliner devant la volonté de celui dont dépendait son existence.

Le Congrès d'Anvers, se rendant à ces dernières raisons, a décidé que l'assistance en mer doit être rémunérée d'après la loi de l'assistant (résolution 10, 2°). Cette décision a été confirmée par le Congrès de Bruxelles (art. 1er, § 8).

(1) MM. Clunet, Spée, Peabody, John Gorst. etc. Même sens : Demangeat (Clunet, 1885. p. 150) ; Jacobs, n° 999 ; Cass. req., arrêt précité ; Anvers, 9 mars 1889 (J. A., 1889, 187).

Section II.

Eaux intérieures.

Comme au cas d'assistance en pleine mer, il faut appliquer la loi à laquelle les parties ont entendu se soumettre soit expressément, soit tacitement, et quelle que soit leur nationalité. Au cas où leur volonté ne peut être connue et que les deux bâtiments (armement et cargaison) soient de même nationalité, il faut appliquer la loi du pavillon, les parties étant présumées s'en remettre à leur loi nationale.

Les deux navires sont de nationalités différentes. — Les auteurs et les tribunaux appliquent en ce cas la *lex loci actûs*, c'est-à-dire celle du pays dans les eaux duquel s'est produite l'assistance (1). L'avantage de cette règle est de mettre les parties sur le pied d'égalité et de ne pas favoriser l'une plutôt que l'autre; ce moyen n'existe pas au cas d'assistance en pleine mer. On peut supposer aussi que, ne s'étant pas expliquées sur la loi à appliquer, elles ont entendu s'en rapporter à celle du pays où s'est conclu le contrat. Cette doctrine s'appuie encore sur l'article 1159 du Code civil, aux termes duquel « ce qui est obscur s'interprète par ce qui est d'usage dans le pays où le contrat est passé ».

(1) Lyon-Caen et Renault, n° 1083 et suiv.; Tronche-Macaire, p. 204; Jacobs, n° 999; Laurent, VII, n° 454 et VIII, n° 4; Anvers, 19 mars 1889 (J. A., 1889, 1,27).

Ce pays n'est pas celui où l'acte constatant la convention a été rédigé, mais celui où cette convention elle-même a été conclue (les deux pays peuvent ne pas être les mêmes) : l'acte est simplement un mode de preuve, et la convention existe avant d'être constatée.

Une difficulté s'élève au cas où le contrat a été conclu par correspondance (ce qui est assez fréquent depuis la création de navires de sauvetage qui se déplacent souvent d'un pays à l'autre, ce qui est fréquent encore dans les fleuves comme l'Escaut, dont les eaux baignent plusieurs pays). Il s'agit alors, pour déterminer la législation applicable à l'espèce, de savoir à quel moment et à quel endroit s'est conclu le contrat. D'après le système, très logique, qui admet la formation du contrat au moment où l'offrant a eu connaissance de l'acceptation de l'autre partie, c'est la loi du pays où l'acceptation est parvenue à la connaissance de l'offrant qui doit être appliquée. Par exemple, en ce qui concerne les navires spéciaux de sauvetage qu'on peut considérer en état d'offre permanente, c'est la loi du lieu où parvient la demande de secours, demande qui est alors considérée comme une acceptation de ces offres, que se conclut la convention ; si un navire en péril dans l'Escaut demande par dépêche le secours d'un bateau de sauvetage de Hambourg, le contrat ainsi intervenu doit être interprété d'après la loi allemande.

La *lex loci contractùs*, admise déjà par le Code portugais (art. 690), a été adoptée par le Congrès d'Anvers (résolution 10) : « l'assistance maritime dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures est rémunérée d'après la loi du lieu où elle s'est produite ».

L'application de la *lex loci contractûs* ne s'étend qu'aux règles concernant la substance même du contrat et qui régissent sa formation, ses conditions intrinsèques, la nature des obligations qu'il engendre et ses effets. Mais son exécution proprement dite est réglée d'après la *lex loci solutionis*. Celle-ci régira donc le mode de paiement de l'indemnité, les mesures conservatoires, les offres et consignation, les dommages-intérêts en cas de retard, etc. (1).

Les tribunaux appelés à juger d'un cas d'assistance doivent, jusqu'à un certain point, tenir compte de la loi nationale des parties ; celle-ci règle en effet leur capacité qui est soumise, en quelque lieu qu'elles se trouvent, au statut personnel. C'est donc par la loi nationale qu'il faut trancher les questions s'y rattachant. Si, par exemple, l'on considère l'article 127 du Code italien pour la marine marchande, prononcant la nullité de tout engagement pris en mer en présence du danger, comme réglant une condition de capacité et non un vice de consentement, les juges étrangers devront prononcer la nullité d'un engagement pris dans ces conditions par un navire italien (2). Je crois que c'est là plutôt une question de consentement que de capacité.

Malgré l'accord général en faveur de la *lex loci actûs*, l'application de la loi du pavillon me semble très possible, même dans les eaux intérieures d'un Etat. Les arguments qui militent en faveur de la loi de l'assistant au cas d'assis-

(1) Weiss, p. 640 et suivantes.
2) Tronche-Macaire, p. 205.

tance en pleine mer gardent toute leur puissance dans le cas qui nous occupe. L'intérêt humanitaire n'est-il pas le même ici que là ? Et pourquoi supposerait-on que l'assistant abdique dans les eaux d'un État étranger le droit, qu'on lui accorde en pleine mer, d'imposer sa loi nationale ? N'ignore-t-il pas la loi à laquelle on veut le soumettre aussi bien dans les eaux intérieures qu'en pleine mer ? L'idée d'extension de la loi du pavillon en matière réelle commence à s'imposer ; un jour où l'autre son application sera générale aussi bien dans les eaux intérieures qu'en pleine mer (1). Pourquoi en serait-il autrement en matière contractuelle ? L'obstacle existe dans le fait que les lois sur l'assistance sont considérées comme lois de police et de sûreté, ce qui entraine l'application de l'article 3, alinéa I, du Code civil français et des articles similaires des Codes étrangers : « les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent le territoire ». Cette application est exacte en matière de sauvetage, soit en mer, soit à la côte : l'Ordonnance de 1681, chez nous, a eu pour but la sûreté de la navigation. Mais il n'en est pas de même de l'assistance en mer qui est d'ordre purement contractuel. Les parties, dans l'assistance, ont conclu un acte libre : tant que la loi, par ses représentants, n'intervient que pour constater un acte accompli librement

(1) Le navire serait réputé partie mobile détachée du territoire national dont les lois le régiraient par conséquent toujours. Étant traité aussi comme une personne (il a un nom, un domicile, une nationalité, une sorte d'acte de naissance, etc.), il serait, comme une personne, suivi dans tout pays par sa loi nationale. Voir LYON-CAEN, *Etudes de droit international privé* (CLUNET, 1877 et 1882) et *Compte-rendu du Congrès d'Anvers* (CLUNET, 1885, p. 598).

ou pour l'interpréter sur la demande des intéressés, elle n'est rien par elle-même dans le contrat d'assistance que régit la seule volonté des parties. Ce n'est pas une loi de sûreté qui rémunère l'assistance, mais la loi des parties. Dans cette mesure donc, et par application de la loi du pavillon dont l'utilité s'impose, c'est la loi nationale de l'assistant qu'on doit appliquer. Il doit en être ainsi même lorsque l'assistance est une obligation pour les marins de certaines nations. Ou bien, en effet, le contrat est passé dans les eaux de leur pays : la question ne se pose pas alors, la loi du pavillon se rencontrant avec la *lex loci actûs* ; ou bien le contrat est conclu dans les eaux étrangères, dont la loi n'impose pas le secours, au quel cas nous appliquons la loi du pavillon ; il est enfin conclu par des étrangers dans les eaux d'une nation où l'assistance est imposée : l'obligation, en ce cas, ne s'étendant pas aux étrangers, — ce qui résulte des textes mêmes qui l'édictent —, le contrat passé par ceux-ci ne touche en rien aux règles de sûreté de ce pays, et l'assistant a le droit d'invoquer sa loi.

Tout au plus pourrait-on peut-être appliquer la *lex loci actûs* lorsque la loi du pays dans les eaux duquel s'est passée l'assistance, établit une prohibition ou réglemente le quantum de la rémunération. On pourrait soutenir que ce sont là des règles de police et de sûreté obligeant même les étrangers ; ce serait le cas de l'article 127 du Code italien pour la marine marchande, prononçant la nullité de plein droit de tout engagement pris devant le danger, ou de l'article 686, § 2, du Code portugais, fixant le salaire d'assistance à un taux moins élevé que celui du sauvetage.

Mais on peut le contester (1). En tout cas, en France, on ne peut parler de lois de police en matière d'assistance (en dehors du cas d'abordage, bien entendu), puisqu'il n'en existe pas. L'application de la loi du pavillon dans les eaux intérieures est donc très soutenable; elle est admise déjà pour l'assistance dans les eaux territoriales.

SECTION III.

Mer territoriale.

Il est inutile de s'arrêter au cas d'accord soit formel, soit tacite des parties, ni au cas où elles sont de même nationalité; la question se résoud de la même façon que précédemment.

Au cas où les parties sont de nationalités différentes, le point important à élucider est de savoir si la mer territoriale doit être assimilée à la pleine mer ou aux eaux intérieures. Si l'on admet l'application générale de la loi du pavillon, la question ne se pose pas. Mais que décider avec la théorie générale, celle du Congrès d'Anvers, préconisant d'un côté la loi du pavillon, de l'autre la *lex loci contractùs ?*

Ce Congrès a assimilé la mer territoriale à la pleine mer,

(1) Sont-ce des lois d'ordre public international ou d'ordre public interne, auquel cas elles ne sont applicables qu'aux nationaux? La question est difficile à résoudre.

mais plusieurs auteurs n'admettent pas cette assimilation et la jurisprudence y est plutôt contraire (1). Ils assimilent la mer territoriale aux eaux intérieures. Les pays ont sur elle, disent-ils, des droits de police, et tant qu'ils n'auront pas abdiqué conventionnellement une partie de leurs droits de souveraineté sur la zone maritime contiguë aux côtes, cette zone doit être assimilée aux eaux intérieures. C'est la solution logique, si l'on admet que les lois sur l'assistance sont des lois de police.

SECTION IV.

Assistance commencée en pleine mer
et continuée dans les eaux territoriales ou intérieures.

Si l'on assimile la mer territoriale à la pleine mer, la question est naturellement inutile au cas d'assistance terminée ou commencée dans l'une de ces deux zones. Mais elle se pose alors au cas où elle a commencé en eaux territoriales pour se terminer en eaux intérieures. Le problème se retourne dans la théorie contraire. Il vaudrait mieux parler d'assistance commencée sous un régime de Conflit et

(1) DESJARDINS ; TRONCHE-MACAIRE, p. 211 ; JACOBS, n° 999 ; RUBEN DE COUDER, *Supplément au dictionnaire*, naufrage, n° 21 ; Cass. Turin, 19 août 1885 (AUTRAN, II, p. 78 ; *Rassegna di diritto commerciale*, 1886, 78, 252) ; Trib. sup. hanséatique, 11 octobre 1889 (AUTRAN, VI, p. 194) ; Cour de Messine, 15 janvier 1887 (cité).

se terminant sous un autre. Seulement cette formule n'est pas assez claire au premier abord pour servir de titre à un paragraphe.

C'est le lieu où l'assistance a commencé qui sert à déterminer la loi applicable. Cela se justifie aisément : un contrat étant parfait par le seul accord des volontés, c'est au lieu où s'est formé le contrat qu'il faut se rapporter pour connaître la loi à appliquer. Cette solution n'a jamais été discutée.

Section V.

Obligation de secours.

Dans certains pays le refus d'assistance constitue un délit ; dans les autres ce caractère délictuel n'existe pas. Peut-il en résulter des conflits ? Je n'en vois qu'un : il se présente au cas où le refus de secours de la part d'un Italien ou d'un Hollandais se produit en haute mer ou dans les eaux intérieures des pays où cette obligation n'existe pas. Quelle loi appliquera-t-on, celle du pavillon du navire auquel on impute le délit, celle du tribunal saisi ou celle de l'État dans les eaux duquel ce refus s'est produit ? M. Tronche-Macaire (p. 214) donne une solution du conflit pour la pleine mer. C'est la loi du pavillon qui est applicable, mais dans une certaine mesure seulement. Les juges d'un pays où le secours n'est pas obligatoire ne peuvent pas

qualifier de délit le défaut d'assistance et ne peuvent donc appliquer de peine en tenant compte d'une autre loi que la leur, d'autant que ce caractère délictuel est dénié par celle-ci. Mais ils pourront se prononcer sur les conséquences de ce délit au point de vue civil, et, en conséquence, allouer des dommages-intérêts à la partie lésée. M. Tronche-Macaire applique la loi du pavillon en ce cas, après l'avoir repoussée précédemment lorsqu'il s'agissait du contrat d'assistance. Il n'est donc pas d'accord avec lui-même, car il n'y a aucune raison de donner une solution différente selon que l'obligation civile résulte d'un contrat ou d'un délit.

Il faut chercher une autre solution, qui est celle-ci, je crois : dans les cas où la loi du pavillon est applicable, les juges doivent trancher le conflit en appliquant au délinquant sa propre loi, tant dans ses conséquences pénales que civiles. Pour ces dernières, aucun doute, puisqu'il s'agit d'une obligation civile. En ce qui concerne le délit, pourquoi les juges n'en connaîtraient-ils pas ? La loi du pavillon est toute la loi de celui qu'il couvre, loi civile, commerciale et pénale. L'application de cette dernière serait impossible en tant qu'elle troublerait l'ordre public, au cas, par exemple, où elle ne punirait pas un fait puni par la *lex fori*, parce qu'un Etat ne peut accepter l'immunité d'un étranger en présence d'un acte qu'il qualifie pour ses nationaux de délictuel. Mais appliquer à un étranger une loi pénale inconnue dans un pays ne peut gêner celui-ci dans son fonctionnement ni troubler la sécurité publique.

Dans les cas d'application de la *lex loci actûs* — pour ceux qui l'admettent — les juges ne doivent tenir aucun compte du refus d'assistance, pas plus au point de vue pénal

que civil. Jugeant d'après leur propre loi, ils ne peuvent reconnaître à un fait un caractère délictuel que celle-ci ne reconnaît pas. Ils ne peuvent pas plus reconnaître comme fondement d'une action civile un fait qui n'est pas qualifié de délit par leur propre loi.

M. Tronche-Macaire (p. 123) étudie un autre cas de conflit, celui qui résulte du refus d'assistance dans les eaux d'un pays où ce fait constitue un délit. Les obligations qui en découlent, dit-il, sont régies par la loi du territoire de ce pays, quelle que soit la nationalité des parties en cause. En principe, c'est exact, mais en fait cette règle n'est d'aucune application. L'Italie, la Hollande et l'Autriche, en effet, n'édictent et n'avaient le droit d'édicter d'obligation de secours que pour leurs propres nationaux. Les étrangers n'y sont pas soumis; il n'y a donc pas de conflit. Il faut cependant, au cas de refus de secours envers un étranger, émanant d'un navire tenu de cette obligation et dans les eaux de son pays, se demander si le premier peut se réclamer de ce délit à l'effet d'obtenir réparation civile. Evidemment oui, la loi applicable en l'espèce étant la loi du pavillon du délinquant. Les Etats sus-nommés ont, du reste, édicté l'obligation d'assistance tant au profit des étrangers que de leurs nationaux.

En résumé, la solution du conflit est celle-ci. Admet-on l'application générale de la loi du pavillon : l'obligation de secours, avec toutes ses conséquences pénales et civiles, suit les navires qui en sont tenus dans quelques eaux qu'ils se trouvent. Admet-on la *lex loci actûs* à côté de la première : cette obligation se restreint à la pleine mer ; dans les eaux intérieures (et territoriales si on les assimile aux intérieures),

la *lex loci actùs* les met à l'abri de toute poursuite pénale ou civile. Cette dernière solution doit être aussi adoptée par les partisans de l'application de la *lex fori* au cas de secours en pleine mer.

APPENDICE.

Quasi-contrat. — Dans le cours de cette étude je n'ai parlé que du contrat d'assistance, puisque j'admets l'existence d'une convention dans tous les cas d'assistance. Mais ce n'est pas le principe communément admis : on reconnaît généralement la formation d'un quasi-contrat en l'absence d'une convention formelle. En supposant cette seconde théorie exacte, est-elle de nature à modifier les solutions de conflits émises plus haut ? Nous le verrons en reprenant les cas qui peuvent se présenter. En tout cas elle complique la question.

Il faut se demander avant tout à quel moment le quasi-contrat est parfait : l'est-il au moment où commence l'assistance, ou seulement lorsqu'elle est terminée ? Les solutions des conflits différeront selon que l'on admet la perfection du quasi-contrat à son début ou après sa complète exécution, ces deux phases se produisant fréquemment dans des eaux différentes. Au cas, par exemple, d'assistance en pleine mer terminée dans les eaux d'un État, il faudra appliquer la loi du pavillon ou la *lex loci actùs* selon que la question sera résolue dans un sens ou dans l'autre (si l'on n'admet pas l'application générale de la loi du pavillon, naturellement).

Par analogie avec une décision de la Cour de Cassation

et la théorie de M. Demangeat en matière de sauvetage (1), le quasi-contrat doit être considéré comme parfait au moment où commence l'assistance et le droit de l'assistant à l'indemnité naît à ce moment. C'est discuté et l'on objecte que le navire n'est réputé sauvé que quand il est ramené en bon lieu de sauvement, et que c'est à ce moment seulement que l'indemnité est due. On répond à cela qu'à la vérité si l'on n'arrive pas à ce résultat, l'indemnité ne sera pas due ; mais c'est parce que l'assistance, manquant d'un élément — le résultat — est réputée n'avoir pas eu lieu, car sans lui elle n'a pas de raison d'être. Si le travail d'assistance peut se décomposer en plusieurs phases (préparatifs, travaux divers, remorquage, ancrage, etc.), leur ensemble forme un tout indivisible ; en conséquence, l'acte final, qui est la mise en sûreté, doit être fictivement reporté *ab initio*, et réputé accompli à l'instant même où a débuté l'assistance. Cela revient à dire que le droit du sauveteur, né au début de l'assistance, est soumis à une condition suspensive, savoir que l'assistance sera entièrement accomplie, et la condition remplie rétroagit au moment précis où l'assistance a commencé. Cette solution est juridique ; il n'en est pas moins vrai que l'accord n'est pas parfait sur ce point et qu'à côté du conflit de lois peut naître un conflit de décisions, ce qui n'est pas pour faciliter notre étude.

Puisque le contrat et le quasi-contrat ont le même point de départ, nous allons appliquer pour celui-ci les solutions de conflits adoptées pour celui-là ? Mais non, une autre difficulté surgit. Nous pouvions dire tout-à-l'heure, avec la

(1) Demangeat dans Clunet, 1885, p. 143 et suiv. ; Cass. req. 6 mai 1884, cité plus haut.

théorie du contrat : il faut appliquer en haute mer la loi du pavillon de l'assistant, parce que les parties ont entendu s'y référer, que l'une d'elles, l'assisté, y ait été contrainte ou non, peu importe ; il faut l'appliquer aussi dans les eaux intérieures, si les parties sont de même nationalité, parce qu'elles ont entendu régler leurs contestations d'après leur loi nationale, et elles le peuvent parce que le contrat fait la loi des parties, et que celle-ci l'emporte sur toute autre loi, tant qu'elle ne trouble pas l'ordre public. Nous pouvons dire encore avec l'idée de quasi-contrat : en pleine mer il faut appliquer la *loi du pavillon*, parce que c'est elle que l'assistant a eu en vue, et que l'assisté dont l'obligation naît après l'assistance ne peut que s'incliner devant le fait accompli ; parce que, enfin, l'intérêt supérieur l'exige. Mais ce raisonnement est impossible lorsqu'il s'agit d'une assistance dans les eaux d'un Etat entre personnes de même nationalité étrangère. Il ne peut plus être question de contrat formant la loi des parties, puisqu'il n'y a pas d'accord de volontés, et l'on ne conçoit pas non plus qu'un quasi-contrat puisse donner lieu à interprétation de volontés : or la loi des parties seule peut l'emporter sur la *lex loci actûs*. Le quasi-contrat a pour cause la loi : laquelle ? Ce ne peut être la loi du pays auquel appartiennent les navires en cause, car son domaine s'arrête aux limites d'un autre État (c'est le principe de territorialité). La loi applicable en l'espèce est la loi du pays où s'est accomplie l'assistance. Nos deux navires sont donc contraints de subir la loi du pays où ils se trouvent (1) : c'est la conséquence nécessaire

(1) TRONCHE-MACAIRE, p. 201 ; contra LAURENT.

de la théorie de la *lex loci actûs* admise, pour le cas qui nous occupe, par le Congrès d'Anvers et les auteurs.

Nous arrivons ainsi à ce résultat que, dans le cas d'assistance entre navires de même nationalité dans les eaux d'un Etat, la loi du pavillon est applicable s'il est intervenu une convention, et la *lex loci actûs* s'il n'y a que quasi-contrat. Cela revient à dire que la solution du conflit dépend souvent du hasard, puisque, la plupart du temps, ce sont simplement les événements qui empêchent les parties de conclure une convention. Est-ce très logique ?

On résout la difficulté en invoquant le principe, dit italien, de la personnalité des lois, si l'on en est partisan ; l'on dit alors que les parties restent, dans notre cas, soumises à leur loi nationale. Mais c'est encore le principe contraire de la territorialité des lois qui l'emporte aujourd'hui, lequel s'oppose à la loi du pavillon.

Cette conséquence illogique de l'idée de quasi-contrat, jointe à celles que nous avons déjà rencontrées, fait ressortir une fois de plus l'utilité de la théorie du contrat tacite, dont l'application résout beaucoup des difficultés de notre sujet.

Compétence. — Le Congrès de Bruxelles a voté la résolution suivante : « L'action en indemnité pour cause d'assistance ou d'abordage peut être intentée devant les tribunaux de chacun des pays contractants, pourvu que le tribunal saisi du litige soit : 1° celui du domicile personnel du défendeur ; 2° celui du port d'attache du pays assigné ; 3° celui dans le ressort duquel le navire assigné a été trouvé ; 4° celui dans le ressort duquel l'assistance a eu

lieu » (1). L'article 691 du Code portugais établit les mêmes compétences, moins celles du port d'attache.

Autres résolutions du Congrès de Bruxelles. « En quelque lieu que l'assistance se soit produite, le capitaine conserve tous ses droits contre l'assisté en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi de son pavillon, par celle du navire assisté ou par celle du premier port de relâche » (2).

« Les tribunaux des pays contractants pourront, en matière maritime, ordonner des mesures provisoires et conservatoires, même entre étrangers ; dès qu'un navire de mer, portant le pavillon de l'un de ces pays, sera engagé dans la contestation, ces tribunaux ne pourront refuser de statuer sur les demandes qui leur seront soumises à ces fins ». Cette solution était nécessaire, car il est de l'intérêt de tous de pouvoir provoquer des mesures provisoires ; or il y a des pays où un navire étranger ne peut provoquer de saisie conservatoire. Cette décision assure le paiement de l'indemnité et permet de provoquer une expertise.

(1) *Actes du Congrès de Bruxelles*, p. 266 à 270.
(2) *Actes du Congrès de Bruxelles*, p. 181.

DEUXIÈME PARTIE

PROJET DE LÉGISLATION INTERNATIONALE

Chapitre premier

Nécessité d'une législation internationale. Efforts faits pour y aboutir

La nécessité d'une législation internationale est déjà démontrée ; elle est la conclusion nécessaire de l'étude des conflits que nous venons de terminer. Après avoir fait ressortir les difficultés que fait naître la rencontre inévitable des législations, nous nous sommes efforcés de découvrir des règles dont l'application permît de pallier aux conséquences fâcheuses qu'elles entraînent pour la navigation et de dissiper le trouble qu'elles jettent dans les relations commerciales par l'insécurité qui en résulte. Cette étude n'est malheureusement que purement théorique, et si les solutions qui se font jour aujourd'hui en matière de conflits sont déjà sus-

ceptibles de faciliter la tâche des tribunaux, elles ne peuvent rien cependant contre les principes admis par les Etats. Les nations sont trop jalouses de leur souveraineté pour en abdiquer volontiers une partie, et le principe de territorialité des lois s'effacera difficilement devant le principe de personnalité et la loi du pavillon. Ce n'est pas qu'elles soient incapables de désintéressement ; la tentative provoquée par la Belgique à Anvers et Bruxelles, si favorablement accueillie par les Etats d'Europe, en est une preuve contraire. Mais on modifie difficilement un ordre de choses déjà solidement établi, et surtout il est délicat de toucher aux principes d'ordre supérieur du droit international qui intéressent l'ordre public et la souveraineté des Etats. Les Congrès d'Anvers et de Bruxelles ont élaboré un règlement de conflits, dont communication a été faite à tous les Gouvernements par les soins du Gouvernement belge. Mais l'effort s'est arrêté là. L'insuccès du projet, dû certainement et en grande partie aux incertitudes et aux difficultés du droit international, peut encore être attribué à deux causes. Les Congrès « avaient conçu un plan trop vaste : ils n'avaient pas craint d'embrasser l'ensemble du Droit maritime, au lieu de se borner à s'occuper d'un ou de plusieurs sujets déterminés. Puis les Congrès n'avaient laissé après eux aucun organe permanent destiné à poursuivre la réalisation de leurs décisions (1) ». On ne fait rien quand on veut faire trop et l'on n'impose pas en une seule fois des réformes. La tentative

(1) Discours de M. LYON-CAEN, Président du Congrès de droit maritime de Paris ; séance d'ouverture (1er octobre 1000). Actes du Congrès, p. 165.

eût-elle réussi, son résultat n'eût tout de même été qne provisoire. Elle réglait les conflits, mais ne les supprimait pas. Ce qu'il faut et ce qui est tenté aujourd'hui, c'est leur suppression radicale par l'unification internationale du droit maritime. Cette unification modifierait, à la vérité, quelques règles de droit interne des États et exigerait de leur part des sacrifices, mais elle est de réalisation plus facile que la solution des conflits, car elle ne touche pas de si près à leur souveraineté. Pour l'assistance maritime, particulièrement, sa réalisation ne présente pas grande difficulté, car notre matière a pour base les règles du droit naturel et que celui-ci est le même quels que soient les peuples et quelles que soient les époques. Son application seule diffère avec les législations. Mais, fait justement remarquer M. Lyon-Caen, les différences entre les lois maritimes proviennent de « causes purement artificielles ». Il n'est pas difficile d'y remédier.

L'idée d'une législation internationale de l'assistance ne date pas d'aujourd'hui ; en 1863 déjà M. de Courcy en démontrait la nécessité (1). Depuis, les auteurs et les Congrès en ont réclamé la réalisation. C'est à la Belgique que revient l'honneur d'avoir pris l'initiative d'un mouvement en ce sens. Les Congrès d'Anvers en 1885 et de Bruxelles en 1888, en même temps qu'ils essayaient de solutionner les conflits de lois, ont proposé aux gouvernements représentés dans leur sein, quelques articles réglementant la rémunération d'assistance. Nous savons qu'ils ont échoué. En 1897, dans le même pays, s'est fondée sous la présidence d'un éminent homme d'État, M. Beernaert,

(1) De Courcy, *D'une réforme internationale du droit maritime.*

une association permanente qui a pris le nom de Comité maritime international. Ce Comité a provoqué la formation dans presque tous les Etats maritimes de Comités nationaux (1), et se compose, outre les membres fondateurs, des délégués de ces associations. Son but est d'arriver à l'uniformité du droit maritime, non plus en une fois, mais par étapes successives. A cet effet, avec le concours des Comités nationaux, il provoque des Congrès dans chaque pays. Le programme arrêté d'abord par lui, il en soumet les différentes questions aux associations nationales dont les délibérations sont ensuite discutées dans les Congrès généraux. Les résolutions adoptées par ceux-ci sont soumises aux gouvernements représentés, tandis que, de leur côté, les membres de l'Association s'efforcent d'en faire prévaloir l'application dans leur loi nationale.

Il s'est tenu plusieurs conférences internationales : celles de Bruxelles en juin 1897, d'Anvers en septembre 1898, de Londres en juillet 1899, de Paris en octobre 1900, de Hambourg en septembre 1902. Ces deux derniers Congrès seuls nous intéressent, car dans leur programme était inscrite la discussion de la législation de l'assistance.

Le Congrès de Paris s'est réuni du 1er au 3 octobre 1900, sous la présidence de M. Lyon-Caen, membre de l'Institut. Des résolutions y ont été votées, qu'une Commission spéciale composée de dix membres (lord Alverstone, président, MM. Louis Franck, rapporteur, Ch. Lyon-Caen, Autran, Le Jeune, Walter Philimore, Rahusen, Dr F. Sieveking,

(1) En France, Angleterre, Allemagne, Belgique, Danemark, États-Unis, Hollande, Italie, Norvège, Suède, Autriche, Japon.

Dr A. Sieveking, Dr Stubbs) a été chargée de codifier d'après les principes émis par le Congrès. Cette Commission s'est réunie à Londres les 21 et 22 avril 1901 et a présenté au Congrès réuni à Hambourg, du 25 au 27 septembre 1902, sous la présidence du Dr S. Sieveking, président du Tribunal supérieur hanséatique, un projet de codification sous forme de traité, que le Congrès a approuvé sauf quelques modifications de forme. A la suite d'une lettre adressée le 10 octobre 1902 au gouvernement belge, au nom du Comité maritime international, ce gouvernement a informé le Comité qu'en date du 31 décembre 1902, il avait saisi ses représentants auprès des Puissances de la proposition de réunir une conférence diplomatique en vue d'examiner les avant-projets de Code international de l'abordage et de l'assistance.

D'autres conférences, en dehors de celles du Comité maritime international, ont aussi émis des vœux et des projets. Un congrès tenu à Gênes (26 sept.-7 oct. 1892) (1) a présenté un projet de juridiction maritime internationale et d'obligation de secours aux personnes. Le Congrès juridique de Lisbonne (22 avril-1er mai 1889) (2) a émis un vœu en faveur de l'obligation de secours et de la codification internationale de l'assistance maritime. Vœux encore en faveur de l'obligation d'assistance aux Congrès organisés en 1901 à Monaco, et en 1902 à Copenhague, par l'Association internationale de la Marine.

Tous ces efforts sont trop légitimes et ont groupé trop de volontés et de compétences pour ne pas aboutir.

(1) Clunet, 1893, p. 79.
(2) *Revue de droit international et de législation comparée*, p. 252.

Chapitre II.

Résolutions des Congrès de Paris et de Hambourg.

M. Autran a été chargé par le Comité français d'adresser aux membres du Comité international et aux diverses Associations nationales, sous forme de questionnaire (1), un programme complet des questions à discuter au cours du Congrès de Paris. Les Comités nationaux ont soumis au Comité français d'organisation du Congrès leurs rapports (2), et plusieurs membres de l'Association (3) ont présenté

(1) Questionnaire relatif à un projet de loi uniforme en matière de sauvetage et d'assistance maritime par M. Autran (publié par les soins du Comité ; et Autran, 1899-1900, p. 706).

(2) Rapports préliminaires des associations française, allemande, anglaise, belge, américaine (États-Unis), hollandaise, italienne, norvégienne, suédoise ; publiés par les soins du Comité.

(3) M. Paul Govare : *Avant-projet de loi uniforme en matière de sauvetage et assistance maritime ;* Morel-Spiers, *Observations sur un projet de loi internationale uniforme en matière de sauvetage et d'assistance maritime* (Autran, 1899-1900) ; Marais, *Assistance par le propriétaire* (Autran, 1899-1900, p. 841) ; Fromageot, *Contre-projet de loi uniforme sur l'assistance et le sauvetage maritimes* (Autran, 1899-1900); Rapports de MM. Vittorio de Rossi, Prospero Ascoli, Francesco Berlinghieri (Italie), Thomas de Biro (Hongrie), Nissen, Sartori et Dethleffsen (Allemagne), etc., publiés par les soins du Comité.

des projets et observations personnelles. Ces travaux ont été d'avance distribués aux Membres du Congrès ; la discussion générale n'y a pu que gagner en clarté et en rapidité.

Il sera inutile de s'appesantir sur les questions traitées au Congrès, car elles ont déjà fait l'objet d'une étude approfondie dans le cours de ce travail. L'une d'elles cependant, l'obligation d'assistance aux personnes, demandera une discussion sérieuse. Elle fera l'objet du chapitre III.

I. — Y a-t-il lieu de régler d'une manière uniforme le sauvetage et l'assistance dans la législation des différents pays ?

Toutes les associations ont répondu affirmativement. L'association américaine trouvait cette réforme inutile, jugeant l'accord entre les diverses lois et la pratique déjà suffisants et craignant des divergences d'interprétation et d'application. Mais il faut remarquer que les difficultés soulevées par les conflits d'interprétation sont moins insurmontables que celles qu'entrainent les conflits de lois, conséquence des divergences de principes. Ce sont celles-ci que le projet a pour but de supprimer.

II. — Obligation d'Assistance.

Cette question, vu son importance, fera l'objet du chapitre III.

III. — Y a-t-il lieu de distinguer législativement le sauvetage de l'assistance ? Comment peut-on le faire ?

Le Congrès a décidé (résolution 2) : « *qu'il n'y a pas lieu de distinguer législativement le sauvetage de l'assistance* ». Cette disposition est basée sur les motifs suivants :

1° Une distinction entre ces deux cas d'aide maritime est très difficile à préciser ; nous en avons vu des exemples dans notre étude de la jurisprudence française. On ne peut dire exactement quand commence le sauvetage et où finit l'assistance. De plus la conception de cette distinction varie de pays en pays : il en est comme le nôtre, comme l'Allemagne, où l'on exige un abandon complet pour qu'il y ait sauvetage ; d'autres, comme l'Italie, l'admettent toutes les fois que le sinistre est à peu près accompli. S'il est possible de faire la distinction en envisageant les cas extrêmes, il est impossible de trouver une formule permettant d'établir en pratique une exacte démarcation entre les deux cas.

2° Il est impossible de prétendre que le sauvetage mérite toujours une rémunération plus considérable que l'assistance. Dans la plupart des pays, le maximum de l'indemnité d'assistance doit toujours être inférieur à l'indemnité de sauvetage. Ce principe a une base juridique exacte, c'est la différence dans la nature des deux actes ; le sauvetage est une prise de possession d'un navire abandonné, tandis que l'assistance n'est qu'une aide donnée à un navire dont son propriétaire a encore la possession. Mais les conséquences de cette règle sont parfois injustes, car souvent l'assistance a exigé plus de travail et plus d'efforts que le sauvetage ; elle est cependant toujours moins rémunérée. M. Sieveking

citait même un cas où les dépenses nécessitées par une assistance avaient été si considérables que le maximum d'indemnité que pût obtenir le sauveteur d'après la loi allemande, ne l'avait même pas couvert de ses débours. On a fait encore valoir au Congrès une raison morale se rattachant à celle qui nous occupe. C'est que la distinction du sauvetage et de l'assistance pouvait avoir pour résultat que les sauveteurs, au lieu de porter assistance, attendissent que la situation se fût aggravée, dans l'espoir d'obtenir une rémunération, plus élevée, de sauvetage.

L'assimilation juridique du sauvetage et de l'assistance, a, au point de vue pratique, un grand avantage : celui de donner aux tribunaux les mains libres pour l'allocation de l'indemnité qu'ils jugent équitable en raison des circonstances de la cause et sans limitation aucune. Je crois cependant difficile de ne pas tenir compte dans une certaine mesure de l'abandon du navire. C'est en effet un navire considéré comme perdu pour son propriétaire ; celui-ci est trop heureux de le retrouver, même grevé d'une forte indemnité. Quant au sauveteur, ayant trouvé une chose sans maître, il a acquis sur elle une sorte de droit d'occupation dont il est difficile de ne pas tenir considération.

IV. — La rémunération cesse-t-elle d'être due si l'opération n'a pas réussi ?

Décision du Congrès (résolution 2) : « *La rémunération n'est pas due si le service rendu reste sans résultat utile* ».

C'est une décision équitable et conforme aux principes du droit civil, comme nous l'avons déjà vu. Pratiquement elle est nécessaire. Toute tentative d'assistance n'est pas toujours couronnée de succès; tout au moins a-t-elle souvent un résultat utile pour l'assisté, comme celui de rendre possible une assistance ultérieure. Or si l'on n'assure pas dans ce cas à l'assistant une rémunération quelconque, celui-ci mettra moins de zèle à s'engager dans l'aléa d'une assistance qui peut ne pas aboutir complètement et ne rien lui rapporter. Une réserve a été faite concernant un genre de forfait fréquent : le sauveteur stipule souvent deux prix, l'un pour le cas de réussite, l'autre pour le cas où la tentative d'assistance échouerait. Dans la discussion il a été entendu qu'une telle convention est et reste valable.

V. — SECOURS PRÊTÉ PAR LE REMORQUEUR, LE PILOTE OU L'ÉQUIPAGE AU SERVICE DU NAVIRE EN PÉRIL OU PAR UN NAVIRE APPARTENANT AU MÊME PROPRIÉTAIRE.

Décision (Résolution 2) : « *Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour assistance donnée au navire qu'il remorque : 1° que s'il n'a contribué en quoi que ce soit par sa faute ou par sa négligence à mettre ce navire en danger ; et 2° que s'il lui a rendu un service exceptionnel qui ne puisse être à aucun titre considéré comme l'accomplissement de son contrat de remorquage. Le pilote et l'équipage n'ont droit à aucune rémunération, même pour efforts et travaux extraordinaires, tant qu'ils restent dans les limites de leurs contrats de services. La rémunération ne cesse pas d'être due quand le secours*

est prêté par un navire appartenant au même propriétaire que le navire assisté ».

Remorqueur. — Il s'agit du remorqueur au service du navire avant que se fût produit l'événement ayant nécessité l'assistance. La discussion, le droit à la rémunération étant admis, s'est faite sur une question de forme. D'un côté, on voulait donner à la résolution une forme négative — « le remorqueur n'a pas droit à une rémunération, si ce n'est... » —, marquant ainsi qu'en principe le remorqueur n'a pas droit à une récompense. De l'autre, par une formule affirmative — « le remorqueur a droit... » —, on voulait émettre un principe contraire. Celle qui a été adoptée concilie les deux opinions.

Pilote et Équipage. — Ceux-ci doivent faire tous leurs efforts pour sauver le navire. Le pilote y est cependant généralement moins tenu que l'équipage ; l'étendue de son obligation varie avec les tarifs et les contrats de pilotage, qui diffèrent avec les pays. L'obligation de l'équipage est plus forte, car il est plus intimement lié au navire ; une indemnité d'assistance peut se concevoir, par exemple, au cas où le navire est abandonné de tout l'équipage, qu'un homme cependant refuse de quitter le bord et par ses efforts sauve le navire. Mais ce cas est rare et, en général, l'équipage n'a droit à aucune indemnité.

Navire au même propriétaire. — Ce sujet a déjà été traité.

VI. — SECOURS PRÊTÉ PAR UNE PERSONNE QUI A IMPOSÉ SES SERVICES.

Décision (résolution 2) : « *Les personnes qui ont coopéré au secours malgré la défense du capitaine, sont déchues de tout droit à une rémunération* ».

J'ai expliqué juridiquement cette règle. Le capitaine s'opposant à tout secours, il n'a pu se former d'accord de volontés entre lui et l'intervenant, et, partant, pas de contrat. Comme dans tous cas d'assistance je vois un contrat et n'admets pas d'autre mode de formation d'un lieu juridique en la matière, je conclus que s'il n'y a pas de contrat il n'y a pas d'assistance.

Ce n'est pas l'avis général, et le Congrès a prévu le quasi-contrat d'assistance. Le motif de sa décision est le suivant : le capitaine doit rester maître à son bord et personne, sous prétexte de lui rendre service, ne peut le priver d'une partie de son autorité ; lui seul doit rester maître de juger s'il a besoin de secours ou non. J'ai déjà dit qu'à mon avis ce motif ne pouvait s'allier avec l'idée de quasi-contrat. Si l'on tient compte de la volonté du capitaine, on est obligé d'admettre que les deux parties sont d'accord ou non sur la nécessité de l'assistance, qu'il y a par conséquent contrat ou qu'il n'y en a pas (car la stipulation d'un prix et des conditions ne sont pas indispensables à la formation d'un louage de services). Admettez le quasi-contrat, mais admettez alors, dans le cas qui nous occupe, que la rémunération est due, car l'obligation du capitaine de payer la rémunération naît d'un fait, savoir le service rendu. Un quasi-contrat ne peut se former de l'assentiment du celui à qui il profite ; dans la

gestion d'affaires, le géré ignore l'acte du gérant et s'il l'approuve au début ou en cours de la gestion, celle-ci se transforme en mandat. Il en est absolument de même dans notre cas.

Quelle que soit la conception que l'on ait de l'assistance et quels que soient les motifs invoqués à l'appui de la résolution dont il est question, il faut l'approuver.

Des congressistes ont voulu y apporter un tempérament et faire décider qu'au cas de refus injustifié du capitaine de se laisser secourir, la rémunération serait due au sauveteur. Il peut être ivre, être criminel; on ne peut laisser ainsi des vies humaines à sa merci, a-t-on dit. Mais cette exception n'a pas été adoptée par le Congrès, celui-ci considérant que le cas est trop rare, qu'on abuserait de l'exception, et qu'il fallait laisser au capitaine toute l'autorité et la responsabilité qui lui incombe.

VII. — Bases de la rémunération. — Y a-t-il lieu notamment d'obliger le juge à allouer, dans certains cas, une quotité déterminée des objets sauvés? Dans quels cas?

Décision (résol. 3): « *La rémunération doit être fixée en prenant principalement pour base, en premier lieu les efforts, le mérite et le succès de ceux qui ont prêté secours; en second lieu les dangers courus par le navire assisté; en troisième lieu la valeur des choses sauvées, frais déduits. En aucun cas, le juge ne doit être autorisé à allouer une quotité déterminée des objets sauvés ou de leur valeur* ».

Je ne reviens pas sur cette question.

VIII. — PAR QUI LA RÉMUNÉRATION EST-ELLE DUE ? LES PERSONNES SAUVÉES DOIVENT-ELLES Y CONTRIBUER ?

Décision (résol. 4) : « *La rémunération est due par le propriétaire du navire à raison du navire et du fret sauvés ; par le propriétaire de la cargaison, à raison des marchandises préservées. Les personnes sauvées ne doivent pas d'indemnité ; mais les sauveteurs des vies humaines ont droit de participer à la rémunération allouée pour le sauvetage des choses* ».

Cette question de rémunération pour sauvetage des personnes a donné lieu à un débat important. On y a envisagé deux cas distincts : 1°, au cas de sauvetage de personnes seules, y a-t-il lieu à rémunération ? et 2°, au cas de sauvetages simultanés de personnes et d'un navire convient-il d'accorder une rémunération indistinctement aux auteurs de l'un et de l'autre ?

M. Sainctelette (1), partisan de la rémunération pour sauvetage des personnes, a assimilé ce cas à celui du médecin et de l'avocat dont les clients paient les services. Dans la discussion on a fait valoir encore que la vie humaine représentant une valeur que l'on assure, qu'on paie quand on devient la cause de sa perte, il était dans l'ordre du développement des idées juridiques modernes qu'on soit payé quand on la sauve : qu'il ne serait pas juste que des personnes riches, lesquelles auraient pu, par convention, promettre une large rémunération, ne dussent pas récompenser ceux qui se sont dévoués pour elles.

(1) *Fragment d'une étude sur l'assistance maritime*, p. 23.

Le premier argument, dit M. Berlinghieri, est spécieux, mais pas décisif. Ce qu'on paie au médecin et à l'avocat est dû à raison de leur profession et en proportion du travail fourni, sans qu'il y ait lieu de tenir compte du résultat. En matière d'assistance, au contraire, le service devrait être spécialement proportionné au bénéfice rendu à la personne par le sauvetage de sa vie. Or un tel calcul est impossible, la vie humaine n'étant pas susceptible d'évaluation. Quant à l'assurance sur la vie, elle n'a rien à faire en la question ; il en a déjà été longuement discuté dans la première partie de ce travail. On ne peut non plus faire aucune distinction entre les personnes sauvées riches ou pauvres : devant les dangers les hommes sont égaux. Les sauver est un devoir d'humanité que chacun peut être appelé à se rendre et qui ne peut faire l'objet des basses spéculations qu'on risquerait voir s'introduire dans les sauvetages.

Il arrive cependant que le sauvetage des personnes ait entraîné des dépenses pour le sauveteur, dépenses souvent très élevées ; la décision du Congrès n'en permet même pas le remboursement. Est-ce équitable, et cette règle n'est-elle pas de nature à décourager les sauveteurs ? Je cite un cas où apparaît nettement cette injustice, et le fais d'autant plus volontiers que cela me permet de rendre hommage au dévouement de nos populations marines et au désintéressement de certains armateurs. Une goëlette de pêche gravelinoise (1) rencontre dans les mers d'Islande un autre navire de pêche en détresse, elle l'escorte ; ce navire ayant dû être abandonné, elle recueille l'équipage à son bord et le conduit

(1) Goëlette « *Hirondelle* » de Gravelines, Capitaine Clipet.

à Reikiavick. Cette opération fit perdre à « l'Hirondelle » plusieurs semaines de pêche ; et cette perte ne retombait pas seulement sur ses armateurs, mais aussi sur l'équipage, chaque homme touchant un tant sur le produit de sa pêche. L'armateur des hommes sauvés ayant oublié de donner une gratification à l'équipage sauveteur, ce qui était son droit, les propriétaires de la goëlette demandèrent pour leurs hommes au Ministre de la Marine une indemnité de 400 francs imputable sur le chap. 52, art. 3 du Budget (Récompenses pour faits de sauvetage). Ils reçurent la curieuse réponse que voici :

« Le 2 courant...... la conduite des hommes de l'*Hiron-*
» *delle* est certes digne des plus grands éloges. Mais il
» convient de remarquer qu'en recueillant les naufragés
» dans les circonstances relatées dans le rapport de mer,
» ils ne se sont exposés à aucun danger et ils n'ont pas, en
» fait, accompli un acte de courage et de dévouement qui
» pourrait seul, aux termes de la circulaire du 23 octobre
» 1897, justifier la concession d'une récompense pour faits
» de sauvetage ». Nos pêcheurs perdirent donc par dévouement une partie du produit de leur pêche. Ce n'est du reste pas un cas isolé ; en Islande et à Terre-Neuve les pêcheurs sont fréquemment appelés à se porter assistance. Ils ne demanderont jamais le prix des vies sauvées ; mais peut-on laisser supporter par les armateurs et eux-mêmes, les dépenses du sauvetage ? La difficulté, il est vrai, est de savoir qui payera. L'armateur des naufragés, ayant perdu son navire, ne peut plus être tenu d'aucune obligation ; on ne peut compter que sur sa générosité, si la vie de ses hommes l'intéresse quelque peu. Quant aux sinistrés, gens pauvres,

on ne peut y songer. M. Berlinghieri offre une solution. Les indemnités seraient imputables sur une caisse à ce spécialement destinée et dont le fonds serait formé partie par un chapitre spécial du budget, partie par une taxe frappant les rémunérations pour assistance et sauvetage des choses, et partie par une contribution qui frapperait les personnes sauvées (1). Cette idée est bonne et mérite d'être étudiée.

Le Congrès a prévu en second lieu le cas de sauvetage simultané de personnes et de choses. C'est le fait fréquent : on porte assistance au navire et l'on sauve en même temps les personnes. Il a été décidé que, dans ce cas, les sauveteurs de vies humaines participeraient comme ceux du navire et de la cargaison à l'indemnité d'assistance. C'est le système de la loi anglaise et de la nouvelle loi allemande. Cette décision s'applique, non seulement au cas où les deux sauvetages ont été faits par le même navire, mais encore lorsque deux navires y ont contribué et que l'un s'est chargé des personnes, tandis que l'autre sauvait navire et cargaison. Il serait mauvais de mettre en présence l'intérêt et le devoir et favoriser celui-ci au détriment du premier.

Par qui est due la rémunération ? Il a été décidé que les personnes sauvées n'y contribueraient pas. Il eût été impossible, en effet, d'établir leur part contributive ; sur quelle base le ferait-on ? Autre impossibilité : Quelle serait la garantie du droit des sauveteurs de vies humaines ?

(1) Cette dernière contribution serait d'application assez délicate, mais pas impossible. Son tarif pourrait être fixe et gradué, les passagers de 1re classe payant plus que ceux de seconde classe, par exemple.

Lorsqu'il s'agit d'un navire ou de marchandises, on peut les saisir, exercer un droit de rétention ; le sauveteur a parfois un privilège, un gage. Mais exercera-t-on une contrainte par corps sur les personnes ? Exigera-t-on une caution ? Saisira-t-on leurs papiers, leurs bagages ? Ce serait grotesque. La décision du Congrès, reprenant le système anglais, met la rémunération à la charge des propriétaires des choses sauvées. Ce terme comprend : l'armateur et les propriétaires des marchandises. L'obligation de l'armateur est logique, car on peut considérer le sauvetage des personnes comme l'un des risques de l'armement, et ce risque spécial peut être l'objet d'une assurance spéciale. Il est plus difficile d'expliquer l'obligation des propriétaires de la cargaison, à qui les passagers et l'équipage sont absolument étrangers.

IX. — RÉPARTITION DE L'INDEMNITÉ. — ENTRE QUI DOIT-ELLE ÊTRE FAITE ? DANS QUELLE PROPORTION ?

Décision (résol. 5) : « *La rémunération est due aux propriétaires, au capitaine et à l'équipage du navire assistant dans la proportion à fixer par les juges* ».

Du compte rendu de la discussion il résulte que le terme de rémunération est pris dans son sens strict, c'est-à-dire en tant que bénéfice réel de l'assistance. Ce n'est que sur ce bénéfice que se fait le partage. Quant à l'indemnité allouée pour les pertes et dépenses, elle appartient exclusivement au navire qui les a supportées.

Le Congrès n'a pas voulu fixer à un quantum déterminé et invariable la part revenant à chaque acteur de l'assistance.

comme cela existe dans le Code allemand. Il a préféré, avec raison, laisser au juge toute latitude dans la détermination de ces parts, en raison des circonstances et du travail de chacun, lesquels varient d'un cas d'assistance à l'autre. La répartition est ainsi plus équitable.

Le texte laisse dans l'obscurité une question assez importante. Il est vrai que cet oubli est volontaire, car la difficulté dont il sera parlé ayant été soulevée en séance, le Congrès a laissé au Comité chargé de la rédaction définitive du Code de l'assistance le soin de l'étudier et d'en donner la solution. Voici le cas : la cargaison du navire assistant a-t-elle droit au remboursement des avaries et du préjudice subis par elle du fait de l'assistance ? Sans parler des avaries, le retard subi par la cargaison peut lui causer un préjudice souvent considérable : changement de cours, établissement de nouveaux droits d'entrée, retard dans le délai de livraison, etc... M. de Grandmaison, par qui la difficulté fut signalée proposait d'ajouter à la suite de : « le propriétaire, le capitaine et l'équipage », les mots : « et s'il y a lieu, la cargaison du navire assistant ». Dans sa pensée la cargaison ne devait pas avoir dans tous les cas droit à une part, car elle ne peut réaliser un bénéfice ; elle ne devait que recevoir l'indemnité du préjudice supporté par elle. Les avaries matérielles rentrent dans l'indemnité proprement dite. Mais le préjudice dont il a été donné des exemples ne pouvant être considéré comme une dépense rentrant dans cette indemnité, il jugeait nécessaire d'admettre la cargaison dans le partage de la rémunération pour l'en dédommager.

M. Franck n'admet pas que la cargaison puisse réclamer

une part d'indemnité. Il considère le risque de perte de temps en mer comme un risque maritime pour lequel il n'y a pas de recours. En tout cas, la question étant neuve, il juge impossible de la résoudre en séance, d'autant qu'à son avis elle ne touche pas à la question d'indemnité, sa solution étant plutôt affaire entre le capitaine et les propriétaires de la cargaison. Mais, répond M. de Grandmaison, si on laisse le capitaine se débrouiller avec la cargaison, il est à craindre que la perspective de difficultés et de procès le détournent de l'assistance ; il n'osera se compromettre vis-à-vis de ses chargeurs. Dans l'intérêt du secours maritime, il faut donner au juge le soin de régler cette difficulté et de dédommager directement la cargaison du risque subi par elle. C'est un complément nécessaire de l'œuvre du Congrès.

Ce n'est pas l'avis de M. Govare qui, tout en étant d'accord avec M. de Grandmaison sur l'opportunité d'une solution immédiate, refuse à la cargaison le droit de participer à l'indemnité. Il y a un contrat entre la cargaison et le capitaine, contrat auquel l'assistance doit être étrangère, car toute réclamation des propriétaires des marchandises ne peut être qu'affaire entre eux et le capitaine. Mais il y a un moyen de préserver les droits des premiers, comme de mettre le capitaine à l'abri des conséquences de leurs réclamations, c'est de les faire intervenir dans le procès. — La conséquence de cette procédure est que les juges tiendront compte, dans l'allocation de la rémunération, des indemnités qui pourraient être dues par lui à la cargaison pour inexécution du contrat passé entre elle et lui.

M. Lacoste parle de donner aux propriétaires de la cargaison une action directe et personnelle contre l'assisté, ce qui aurait pour effet de décharger le capitaine de toute responsabilité vis-à-vis d'eux. Ce n'est pas l'avis de M. Picard. Pour lui le capitaine représente le navire et la cargaison ; il doit, par suite, faire valoir devant le tribunal tous les dommages et préjudices soufferts et par le navire et par la cargaison. Il obtiendra ainsi rémunération totale à distribuer entre tous les ayants-droit et à laquelle participera la cargaison au prorata de ses réclamations. Cette solution me paraît la meilleure et la plus juridique.

Devant les divergences de solutions proposées, le Congrès a laissé au Comité de rédaction le soin de trancher la difficulté. Il me semble pourtant que la question n'est pas fort éclaircie dans la résolution 7 du Congrès de Hambourg. On y voit que les juges doivent principalement prendre pour base de l'indemnité : « les efforts et les mérites de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assistant et sa cargaison, par les sauveteurs et le navire assistant, enfin les frais et dommages encourus par le navire assistant ; en second lieu, la valeur des choses sauvées et celle du navire sauveteur. « Sur laquelle de ses bases s'appuiera-t-on pour demander le remboursement du préjudice subi par la cargaison ? Il eût fallu parler de « frais et dommages encourus par le navire assistant et sa cargaison ». Les préjudices que nous avons signalés sont en effet de véritables dommages, au même titre que les avaries. Ne rembourse-t-on pas au navire assistant son retard et les conséquences de ce retard ?

X. — Le contrat fait en présence du péril imminent est-il de plein droit sujet a rescision, ou est-ce une question de circonstances ?

Décision (Résol. 6) « *Tout contrat fait en présence du péril par ceux qui s'y trouvent exposés, en vue de fixer la rémunération, peut être modifié dans ses effets par le juge* ».

Le Congrès n'a pas voulu admettre le système italien d'après lequel tout contrat passé en présence du danger est nul ; il est trop absolu. Il n'a pas voulu non plus de la règle du droit commun en vertu de laquelle le juge ne peut modifier la convention si elle est valable, et si elle ne l'est pas, ne peut que fixer une rémunération nouvelle, règle écartant par conséquent toute idée de réduction et d'augmentation, Le droit commun ne suffisait pas. Certains capitaines signent en toute connaissance de cause des promesses excessives qui, eux personnellement, ne les engagent à rien; en droit strict ces promesses sont valables, mais en équité il faut pouvoir les réduire. Aussi a-t-on adopté le sytème anglais qui donne au juge tout pouvoir d'appréciation, lui permettant de modifier, s'il le juge nécessaire, la convention qui lui est soumise. Cette modification consistera soit en une réduction, soit en une augmentation, pour le cas où la rémunération est trop forte ou ne l'est pas assez. J'ajoute de suite que ce n'est pas la convention elle-même qu'on a entendu soumettre au pouvoir de modification du juge, mais ses effets et conséquences seulement; il eût été dangereux de toucher aux principes juridiques sur l'annulation, en vertu desquels celle-ci ne peut être partielle. L'admission par le

Congrès de cette règle a en somme pour conséquence de donner aux juges un pouvoir de contrôle sur toutes les conventions d'assistance, ce qui est une excellente chose. Comme il en a été décidé dans la discussion et comme l'autorise le terme général de: « tout contrat », le juge pourra connaître des conventions par lesquelles il est attribué compétence à un tribunal arbitral, conventions qui cachaient souvent des abus.

Le mot « péril » a donné lieu à une discussion. On craignait qu'il ne donnât lieu à chicane et fût interprété dans un sens trop restreint, ce qui n'était certes pas la volonté du Congrès ; en France, par exemple, on exige que le péril ait un certain caractère de gravité et certains tribunaux veulent même qu'il soit imminent et certain. On proposait à la place les termes de: « tout contrat d'assistance », ou: « tout contrat fait au cours de voyage »; mais on a jugé que ces termes étaient trop larges. Il a été décidé que le mot péril serait maintenu et qu'il serait tenu compte lors de la rédaction définitive des deux explications suivantes: par le mot péril on n'entend pas un péril imminent, mais un cas de secours, et par: « modifier le contrat » on entend: « augmenter ou diminuer l'indemnité ».

M. Autran a été chargé par le Comité de codification d'établir un projet de rédaction définitive des principes admis par le Congrès de Paris. Après quelques modifications apportées à ce projet au sein du Comité réuni à Londres,

puis au Congrès de Hambourg, ce Congrès a rédigé le projet définitif suivant :

Avant-projet de traité relatif à un droit uniforme sur le sauvetage maritime.

ARTICLE PREMIER. — Les Hautes Parties contractantes prendront les mesures nécessaires pour introduire dans leurs législations respectives les dispositions énoncées dans le présent traité pour le jugement de toutes actions introduites, après la date des ratifications, devant leurs Cours et Tribunaux respectifs, à raison d'un sauvetage d'un navire de mer ou d'assistance à lui prêtée.

ARTICLE 2. — Le secours utilement prêté à un navire en péril ou à sa cargaison donne lieu à une équitable rémunération. Toute distinction législative entre le sauvetage et l'assistance est abolie.

ARTICLE 3. — Rien n'est dû si le secours prêté reste sans résultat utile. En aucun cas la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

ARTICLE 4. — Sont déchues de tout droit à indemnité et à rémunération les personnes qui ont coopéré aux opérations de secours malgré la défense expresse du capitaine du navire secouru.

ARTICLE 5. — Un remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance donnée au navire par lui remorqué ou à sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Article 6. — Le pilote et l'équipage du navire en péril n'ont droit à aucune rémunération, même pour services extraordinaires, tant que ceux-ci peuvent être considérés comme rentrant dans les limites de leurs contrats de services respectifs.

Article 7. — A défaut d'accord valablement conclu entre parties, les autorités administratives ou judiciaires compétentes fixent la rémunération en prenant pour base : *principalement* les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours ; le danger couru par le navire assisté, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant ; le succès obtenu — *secondairement*, la valeur des choses sauvées et du navire sauveteur.

En aucun cas, les autorités compétentes n'alloueront une quotité fixe des objets sauvés ou de leur valeur.

Article 8. — Tout contrat fait en présence du péril, par ceux qui s'y trouvent exposés, en vue de fixer la rémunération, peut être modifié dans ses effets par le juge s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables soit pour l'une, soit pour l'autre partie.

Article 9. — Rien de ce qui est convenu ici ne modifie les règles suivies par chacune des Hautes Parties contractantes au sujet de la compétence des autorités judiciaires ou administratives chargées de statuer sur les réclamations du chef de sauvetage ou d'assistance. Il n'est pas davantage dérogé 1°, aux dispositions par lesquelles la législation de l'une quelconque des Hautes Parties contractantes étendra à des cas autres que celui d'abordage l'obligation de porter secours aux navires en péril, ni 2°, aux dispositions par

lesquelles elle accorde aux sauveteurs des vies humaines un droit à rémunération à l'égard du navire assisté et de sa cargaison. Enfin aucune disposition du présent traité ne modifie la situation des navires de guerre en ce qui concerne le sauvetage.

ARTICLE 10. — Le présent traité est conclu pour un temps illimité, mais chacune des Parties contractantes a le droit de le dénoncer. La dénonciation ne produira ses effets qu'un an après sa notification aux autres parties. Les actions introduites pendant ce délai resteront soumises au traité. Celui-ci continuera à produire tous ses effets entre les parties qui ne l'auront pas dénoncé.

ARTICLE 11. — La présente convention ne sera définitive qu'après ratification. Les ratifications seront échangées au plus tard le
à   L'engagement pris dans l'article 1er sera exécuté dans le délai d'un an. A partir de cette date le traité entrera en vigueur entre les puissances qui se seront conformées au traité.

L'accession de toute puissance non signataire sera notifiée au Gouvernement de   qui en donnera avis aux Hautes Parties contractantes dans un délai de

CHAPITRE III.

Obligation d'assistance.

Nous en arrivons à la question la plus intéressante et la plus délicate de notre matière. Est-il possible, légalement, d'obliger les navigateurs à se porter secours, et a-t-on le droit d'édicter des pénalités contre ceux qui refusent d'accomplir cet acte d'humanité ? Loin de nous l'idée de mettre en doute le dévouement des marins. L'histoire de la mer enregistre journellement les actes admirables de leur courage et de leur désintéressement. Il y a chez eux comme un sentiment de solidarité humaine plus profond que partout ailleurs, que provoque la communauté des dangers de la vie maritime, la plus dure qui soit.

Malheureusement on a enregistré des exceptions, et la conscience publique s'est parfois soulevée contre des cas de lâcheté qui empruntent au cadre et aux circonstances un caractère de barbarie révoltante. On a vu des capitaines refuser de secourir en pleine mer des naufragés dont ils étaient l'espoir unique de salut et passer indifférents devant des êtres désespérés et voués à la mort. Deux faits récents ont vivement ému l'opinion publique et ont soulevé un mouvement de réprobation générale. En mars 1897 une

embarcation contenant 25 personnes fut abandonnée pendant plusieurs jours en plein Océan à la suite du naufrage de la « Ville de St-Nazaire ». Les naufragés, harassés de fatigue, à bout de forces et de courage, se crurent enfin sauvés, lorsque s'approcha un grand cargo-boat, attiré par leurs signaux; mais le navire, après avoir reconnu l'embarcation, disparut; les quelques vies humaines ne valaient probablement pas une perte de temps, et il n'y avait rien à gagner. Plus récemment, le refus du capitaine de « l'Afghanistan », navire anglais, de venir en aide à des naufragés de « l'Amiral-Gueydon », a eu un retentissement énorme. Je n'ose porter un jugement sur de tels actes sans en connaître les moindres circonstances, tant ils me semblent impossibles et criminels. Ils ont éveillé l'attention du monde entier et donné à la question de l'assistance en mer plus d'intérêt que jamais. La conscience humaine réprouve de tels actes, mais on a trouvé que la réprobation universelle et le déshonneur étaient insuffisants et l'on s'est demandé si l'on pouvait transformer en obligation légale cette obligation morale, et frapper d'une peine plus tangible des hommes plus sensibles à une perte pécuniaire qu'au jugement de leurs prochains. L'exemple donné par l'Italie, la Hollande et l'Autriche ne peut-il pas être suivi?

La question s'est débattue au Congrès de Paris et a fait l'objet d'une discussion très longue et très chaude. La lutte s'est engagée entre l'esprit chevaleresque et le froid utilitarisme; nos représentants, MM. Govare, Morel-Spiers, de Valroger et Roy de Clotte, ont spécialement donné à l'idée généreuse le concours de leur parole ardente et de leur talent. Leur effort n'a malheureusement pas abouti;

six nations, l'Angleterre et l'Allemagne à l'unanimité, les États-Unis, la Hollande, la Suède et la Norvège, contre quatre, la France, la Belgique, l'Italie et le Japon, ont voté la résolution suivante : « Il n'y a pas lieu de créer l'obligation de secours pour d'autres cas que l'abordage ».

Ce n'est pas que les partisans de la non-obligation d'assistance aient songé à excuser d'une façon quelconque la lâcheté du marin refusant délibérément son aide au navire en détresse, et abandonnant son semblable à une mort affreuse. Tous ont flétri l'odieux d'une telle conduite et ont réprouvé la violation de cette grande loi naturelle d'assistance qui a sa base dans la conscience humaine. Mais ils ont jugé que l'ériger en obligation positive et, surtout, la sanctionner pénalement, était d'une application trop difficile et trop dangereuse.

Envisageant la question au fond, leurs arguments ont été ceux-ci. Il ne faut pas « s'égarer dans des vœux qui sortent du domaine de la pratique immédiate et positive » ; la Conférence a pour but de discuter les intérêts des personnes ayant mis leurs fonds dans des expéditions maritimes. Il faut donc distinguer entre l'obligation morale et l'obligation légale. Lorsqu'il y a conflit entre le cœur et la raison, le législateur ne peut suivre l'impulsion de son cœur. Il ne peut pas se demander si le refus de secourir son prochain est une infraction à un devoir moral, mais si c'est une infraction au Droit. Or le devoir d'assistance n'est pas un devoir légal, et celui qui le viole « sera peut-être un barbare, mais ne sera pas un criminel ». Quant au sinistré, a-t-il le droit d'exiger un secours ? Non. Vous avez sur terre le droit de laisser périr votre semblable : la loi ne vous punira pas, car elle n'édicte

aucune obligation de ce genre ; pourquoi en serait-il autrement sur mer ? Il est impossible d'approuver cette tendance à mettre la navigation hors du droit commun.

L'application de la loi sera injuste. Envisagez la situation du capitaine voyant un navire sur le point de périr. D'un côté la loi lui ordonne de rester là et de sauver son semblable ; de l'autre sa conscience lui commande de ménager les vies humaines dont il est responsable et de veiller à la sécurité des capitaux qui lui ont été confiés. S'il tente le sauvetage il risque la perte de ces existences, de son navire et de sa cargaison ; s'il recule c'est pour lui la perspective de la correctionnelle, de la prison et du déshonneur public. Il ne demande qu'à se dévouer, mais il risque sa situation, car toutes les responsabilités sont pour lui. L'assistance entraîne perte possible d'existences, et perte certaine de temps, des avaries et des accidents. Parfois alors ses armateurs le remercient. Il faut considérer encore qu'en frappant le capitaine, on frapperait aussi l'armateur. En sanctionnant l'obligation par une peine, on crée un délit spécial qui expose son auteur à des dommages-intérêts. Or, l'armateur étant responsable des actes de son mandataire, il pourra se trouver tenu de dommages-intérêts pour un délit auquel il est étranger.

Et comment appliquera-t-on la loi et qui l'appliquera ? Des magistrats ? « Mais ce seront des magistrats bien commodément assis dans un bon fauteuil, au coin du feu, les pieds sur les chenets, qui auront à apprécier la conduite du capitaine, du capitaine en pleine mer, en face de toutes les fureurs de l'Océan ou de n'importe quel danger ». Le juge aura toujours tendance à apprécier la question au point de

vue humanitaire et à juger sévèrement l'acte du capitaine. Comment appréciera-t-il les circonstances qui peuvent imposer le secours ou excuser l'abstention ? Seul le capitaine, responsable, peut et doit juger s'il doit porter secours ou non. Si l'on doit se baser sur son appréciation, que vaudra l'obligation ! Il sera impossible de dire s'il y a failli ou non, car il y aura toujours doute à cet égard. Il dira toujours que le navire n'était pas en danger imminent ou qu'il y avait danger pour lui à le secourir, et le tribunal ne pourra pas avec certitude déclarer le contraire. Il est très grave de condamner un capitaine de bonne foi. L'acquittement s'imposera. En ce cas il est inutile de décréter une loi inapplicable, et il est préférable de ne pas créer un délit pour une faute qui ne tombe pas sous l'application des lois civiles.

Du reste, la loi se retournerait contre le but qu'on veut atteindre, car, malgré tout, on ne peut obliger un capitaine à sauver quelqu'un s'il ne le veut pas. S'il se trouve en cas de le faire, plutôt que se mettre dans la dure alternation de risquer le déshonneur et sa place, il s'éloignera, ayant bien soin de ne pas arborer son pavillon pour ne pas être reconnu. Ici encore la sanction de la loi sera inapplicable, et surtout l'on rendra l'assistance moins fréquente.

La solution du problème n'est donc pas dans l'obligation d'assistance. La seule possible est dans l'allocation de récompenses pour les actes d'humanité, non pas du « chronomètre légendaire », mais de primes assez importantes pour que le capitaine puisse allier la satisfaction du devoir accompli à la chance d'une indemnité raisonnable.

Ces arguments ont une très grande force, mais, comme l'a fait remarquer M. Govare, ce sont surtout « des argumen-

tations de détail et des objections pécuniaires ». Une raison de fond a été cependant invoquée : M. Sieveking a estimé que le législateur ne devait pas écouter son cœur, mais sa raison, ne devait pas envisager l'obligation morale, mais le droit strict.

« Je crois, moi, répond M. Govare, que dans une matière comme celle-ci, il faut écouter surtout le cœur. Ce qui domine tout le reste, c'est que, pour le bien général de l'humanité, dans ce trafic de la mer indispensable à la vie sociale, à la civilisation, au progrès, il y a des vies humaines en danger et que vous ne pouvez admettre qu'un individu, de quelque nationalité qu'il soit, ne leur paie pas sa dette de fraternelle assistance, s'il lui est donné de le faire. Si vous en décidez autrement, vous vous mettez en rébellion avec l'opinion publique ».

La loi doit être l'expression de sentiments universels ; or celle-ci répond à un sentiment universel. On veut opposer le droit à la morale, mais presque toutes les obligations du droit reposent sur des obligations morales, et donnent lieu à une sanction pénale lorsque l'intérêt général l'exige ! Les lois ont consacré sur terre beaucoup d'obligations de ce genre. Que l'on prenne les dix commandements de l'Église Romaine : ils édictent des obligations morales que la loi a consacrées et sanctionnées ! « La loi civile qui ne doit jamais se mettre en contradiction avec la loi morale, doit consacrer celle-ci toutes les fois qu'il y a pour le faire une raison d'intérêt général ou d'ordre public » (de Valroger). Or l'intérêt général de la navigation et sa sécurité exigent que l'assistance soit garantie par le législateur aux marins dont la profession est particulièrement périlleuse, et aux

passagers en détresse, car il est d'intérêt général que la navigation maritime soit encouragée. Le devoir d'humanité doit donc devenir un devoir légal.

On a dit que sur terre le secours n'est pas obligatoire, et qu'il n'y a aucune raison d'en décider autrement sur mer. C'est inexact. La mer est un domaine à part. « Ce n'est plus un pays particulier ; il n'y a plus là de devoirs qui peuvent dépendre des mœurs ou de la situation particulière : elle est à tous, elle est partout la même et il faut là une police générale. Sur terre, quand l'aide de l'un vient à manquer, on a l'aide de l'autre ; sur mer on ne peut compter que sur le navire qui passe.... quand il passe ; la situation est donc radicalement différente ». (Ed. Picard). Il est du reste inexact de prétendre qu'aucune législation n'impose le secours aux personnes en danger de mort : cette obligation existe dans la loi danoise.

Il est anormal qu'elle ne soit pas généralisée ; cela tient peut-être à ce que, sur terre, où la population est si dense, à défaut d'un secours on peut en espérer un autre et qu'une autorité est instituée pour veiller à la sécurité publique. M. Govare a fait justement remarquer que nos législations ne s'occupent guère des devoirs moraux quand il ne s'agit que d'intérêts de droit pur auxquels l'argent n'est pas mêlé. L'on dit : on ne va pas sanctionner une obligation morale, c'est pure affaire de conscience. Mais si l'on se trouve en présence d'un intérêt pécuniaire, on sait bien faire fléchir les grands principes ; si, en France, nous refusons de porter des seaux d'eau dans un incendie nous nous voyons frapper d'une amende ! Cet utilitarisme est humiliant pour l'être humain.

Le système qui consisterait à stimuler le dévouement par l'allocation de primes de sauvetage ne remplirait pas son but : Qui les paierait ? l'Etat ? alors elles seront à coup sûr insuffisantes. Les personnes sauvées ou l'armateur ? Qui assurera en ce cas que leur quotité allouée par les juges sera suffisamment élevée ? En Angleterre on octroie des rémunérations très larges, mais il n'en est pas de même en France. En tout cas, ce système aboutirait à un résultat immoral : le capitaine serait amené à faire la comparaison entre l'avantage qu'il y aurait pour lui d'arriver à temps à bon port, et celui qu'il pourrait retirer du sauvetage, c'est-à-dire mettre en regard le prix de la vie humaine et celui d'une affaire. Le sauvetage d'un grand paquebot donnera l'espoir d'une forte prime ; mais sur quoi pourra compter le capitaine qui n'aura sauvé que quelques marins naufragés ou quelque pauvre bateau pêcheur ? Arrêtera-t-il son paquebot engagé dans une course de vitesse avec une ligne concurrente dans le seul espoir d'obtenir une médaille ou une indemnité dérisoire, sinon illusoire ?

Le législateur ne peut pas mettre un homme en situation de se poser un tel marché ! Non, la crainte d'une pénalité et du déshonneur doit venir peser sur la décision du capitaine égoïste et faire pencher la balance du côté du sinistré.

On a objecté que la pénalité doit nécessairement entrainer une allocation de dommages-intérêts à la charge de l'armateur. Oui, en droit, il en est ainsi ; mais en pratique cela n'est pas toujours exact. Indépendamment d'une restriction que peut établir la loi, libérant les armateurs de toute conséquence civile relative à un refus d'assistance de

la part de son capitaine, il est des cas où le délit pénal n'a nullement comme corollaire un délit civil. En France, si l'on condamne à l'amende celui qui refuse son aide en cas d'incendie, le sinistré n'est pas fondé pour cela à en exiger des dommages-intérêts. En Belgique un candidat battu ne pourrait en réclamer de l'électeur condamné pour absent-tion. L'argument ne tient pas !

L'écueil en la matière, c'est l'application en pratique de l'obligation de secours. Qui jugera l'acte de capitaine, et comment le jugera-t-on ? Ne nous illusionnons pas ; la difficulté est grande et nous rendons le rôle du capitaine très délicat. L'écueil n'est cependant pas insurmontable. Il faut d'abord tenir compte d'une double restriction que tout le monde admet, c'est que : 1° l'obligation de sauvetage ne s'étend qu'aux vies humaines, car il est impossible de risquer des existences pour sauver des marchandises ; 2° que cette obligation n'incombe au capitaine que s'il peut le faire sans péril pour son propre navire et son équipage. C'est ici le point délicat. Voyez, nous dit-on, la difficulté pour le capitaine de juger s'il doit agir ou non, et la difficulté pour le juge de savoir s'il a eu tort ou raison de ne pas agir. Mais, fait remarquer M. Ed. Picard, est-il si difficile pour le capitaine de savoir si son navire courra ou non un danger sérieux ? c'est un homme qui a l'expérience de la mer ; il sait ce qu'il peut faire et ne se trompe pas si facilement. Lorsque son navire est en péril, n'est-il pas capable de juger s'il doit ou non procéder au jet des marchandises ? Au besoin permettons-lui de se couvrir d'une délibération des principaux de l'équipage et décidons qu'en ce cas sa responsabilité n'existera pas. Je me permets de critiquer cette

restriction, car elle rendrait illusoire l'obligation de secours ; ces délibérations sont la plupart du temps des délibérations de commande ; de plus, la question ne serait que modifiée et se poserait de savoir si les principaux de l'équipage ont ou non eu raison de refuser le secours demandé. Cette couverture n'a déjà pas grande valeur dans la question du jet, mais c'est la seule et il faut s'en contenter. Cela ne se peut pas en notre matière.

Et les juges ? Ils ne sont pas bien placés, pour juger des événements si lointains et si spéciaux, a-t-on dit. Mais « s'il faut s'arrêter à une considération de ce genre, il faut supprimer la plupart des procès maritimes ! Dans tous les pays du monde, depuis que l'humanité existe et jusqu'à l'époque lointaine où nos travaux seront tellement avancés que nous ne nous tromperons plus, les juges sont et seront exposés à commettre des erreurs ; mais cela n'a jamais arrêté l'œuvre de la justice » (Ed. Picard). Toute loi basée sur la morale est bonne et souvent même parfaite. Vient-elle à frapper un innocent, ignore-elle un coupable, est-ce à elle que doivent s'adresser les reproches ? Et peut-on supprimer un principe reconnu par la loi, dont tout le monde proclame la valeur morale et l'utilité, et cela parce qu'on l'applique mal ? Les reproches ne peuvent que s'adresser aux juges, êtres humains, sujets par cela même à l'erreur. Songerait-on à les supprimer ? Ce serait l'anarchie. Si donc, l'on craint une application injuste de la loi, ce n'est pas à elle qu'il faut s'en prendre, et l'on ne peut pour cela la repousser si sa nécessité s'impose ; c'est son application qu'on doit surveiller Il ne faut autoriser les juges à l'appliquer qu'en cas d'absolue certitude et donner à l'accusé des garanties suffisantes

contre l'erreur possible. Il faut se méfier des témoignages qui, souvent, sont sujets à caution. Il faut surtout écarter toute présomption de faute et n'accepter l'accusation que moyennant des preuves formelles et irrécusables. Le moindre doute encore doit être interprété en faveur du capitaine. Le procès sera évidemment difficile, mais c'est inhérent à la matière maritime, et le rôle du juge ne sera pas beaucoup plus dur ici qu'en matière d'abordage, lorsqu'il s'agit de savoir de quel côté vient la faute et d'en calculer la mesure.

En fait l'application de la loi serait très rare, et, en de nombreux cas, son but ne serait pas atteint. Mais de ce qu'une loi est d'application rare peut-on inférer qu'elle soit inutile ? Absolument non. Ne frapperait-elle qu'une fois en un grand nombre d'années, son résultat serait atteint, car elle donnerait satifaction à la conscience humaine.

J'adhère complètement à ces raisons. J'estime cependant que pour justifier l'obligation d'assistance, on ne s'est pas écarté assez de l'idée juridique. Aussi M. Moeterlinck a pu dire avec justesse que les congressistes étaient là, non pas pour discuter avec le cœur mais avec la raison, et qu'il ne fallait pas s'écarter du domaine de la pratique immédiate et positive. Il était inutile de discuter le point de savoir si *en droit* pouvait exister entre deux individus une obligation positive d'assistance mutuelle. Il ne peut pas en exister, juridiquement parlant. La base de l'obligation de secours est toute autre.

Il est de l'intérêt de l'ordre et de la sécurité publique qu'aide et assistance soient données aux personnes en danger de péril. L'État, qui a la charge de l'ordre et de la

sécurité, a donc institué des agents de l'autorité chargés d'y veiller : ces agents sont tenus de porter secours à qui en a besoin. De là vient peut-être qu'il n'ait pas songé à confier ce soin aux particuliers et à ériger l'assistance en obligation. En tout cas, la sécurité est en principe assurée sur terre. Mais sur mer il en est différemment. L'autorité y est impuissante à remplir son rôle, car son immense étendue rend toute surveillance illusoire. L'intérêt public exige cependant que la sécurité soit assurée là aussi bien que sur terre. Il l'exige même avec plus de force à raison de l'intensité qu'y atteint le danger ; un naufrage n'a le plus souvent qu'une solution, la mort. Les États peuvent-ils rester impuissants en présence de cette situation ? Non. Ils ordonnent bien aux commandants de leurs marines de guerre de secourir leurs nationaux en péril ; mais cette mesure est notoirement insuffisante. Il n'y a qu'une solution au problème : c'est que les États délèguent une portion de leur autorité aux capitaines se trouvant en situation de secourir les sinistrés. On voit le mécanisme. Des naufragés sont sur le point de périr ; passe un navire, ce sera peut-être le seul. Eh bien ! Il faut que ce navire, ou plutôt celui qui le commande, ne soit pas à ses yeux *un individu*, mais représente la collectivité, ou plutôt l'*État* qui en est l'émanation. A ce moment *il est en droit d'exiger* de cet État, de cet homme qui en est *l'agent*, aide et protection ; et comme l'État ne peut la lui refuser, cet agent est tenu de lui prêter secours. Cela revient à dire que le capitaine n'est nullement tenu d'une obligation privée, mais que cette obligation lui est imposée par l'État, c'est-à-dire qu'il est d'ordre public. Et l'État a le droit de frapper d'une pénalité toute contravention à cette obligation, comme

sur terre elle inflige une peine à celui de ses agents qui a manqué à son devoir.

Ici apparaît de suite l'utilité d'une entente internationale. La mer est sillonnée de navires de toutes nationalités : tous les pavillons s'y rencontrent et sont appelés à se prêter secours. Il est donc nécessaire que les Etats s'entendent pour déléguer leur obligation d'assistance à tous ceux qui peuvent être en mesure de la fournir, de façon que tout individu puisse légitimement exiger de tout autre individu l'aide dont il a besoin, de quelque nationalité qu'il soit.

Il est à regretter que le Congrès de Paris se soit laissé dominer par une conception trop étroite de certains intérêts particuliers et n'ait pas su s'attirer la reconnaissance humaine en érigeant en obligation ce grand principe moral d'aide mutuelle. Il ne faut cependant pas désespérer de voir aboutir les efforts de ceux qui se sont livrés à cette tâche. Il ne faut pas que l'entente internationale ne puisse s'élever au-dessus du niveau des intérêts matériels. Il serait trop triste que les commerçants se tendent la main et que les hommes que la communauté des dangers devait rapprocher, se regardent indifférents. Ils ne le sont pas tous, certes, et la lâcheté est l'exception ; mais tolérer plus longtemps qu'elle puisse s'étaler impunément aux yeux du monde serait s'en rendre complice. Tous nous en éprouvons un peu de honte, et c'est ce qui provoque de notre part cet élan d'enthousiasme en faveur de la grande idée d'assistance. Sa victoire sera l'un des plus beaux triomphes de la fraternité et de la charité humaine.

TABLE DES MATIÈRES

TITRE II

Législations Étrangères.

TITRE III

Conflits de lois.

DEUXIÈME PARTIE

Projet de législation internationale.



